N. 22.

Lord AVEBURY
(*John Lubbock*)

# Le industrie dello Stato e dei Municipi

(Osservazioni ed esempi)

VERSIONE DALL'INGLESE CON NOTE ED AGGIUNTE
DI
ALBERTO GEISSER

Esame critico della Legge Italiana 29 marzo 1903
sull'assunzione diretta dei servizi pubblici da parte dei Comuni

ROMA
SOCIETÀ EDITRICE LAZIALE
*Via Tomacelli*

## Opere di JOHN LUBBOCK tradotte in italiano

*I tempi preistorici e l'origine dell'incivilimento.* Traduzione di Michele Lessona, in-48 con figure e tavole. — Unione Tipografica Editrice Torinese. 1875.

*La scienza della vita* (edito dal «Giornale delle donne»), 1898.

*Le bellezze della Svizzera.* Descrizione del paesaggio e sue cause geologiche. con figure. — Hoepli. 1900.

## Pubblicazioni del dott. ALBERTO GEISSER

*Di alcune obbiezioni all'Associazione Nazionale per le Missioni Italiane.* — Torino, 1888.

*Deve Torino avere una Biblioteca circolante?* - pag. 117. — Torino. tip. Artigianelli. 1893.

*I fanciulli italiani nelle vetrerie francesi* (nel «Bollettino n. 2 dell'Opera di assistenza degli operai italiani emigranti in Europa»), 1901.

*A proposito di case popolari* (nella raccolta edita da «La Bandiera Liberale»). — Torino, 1903.

*Contribuzione alla storia e statistica dei salari industriali in Italia nella seconda metà del secolo XIX* (con E. Magrini). — Torino. Roux e Viarengo, 1904.

*L'evoluzione economica nel secolo XIX*, versione dal francese di Em. Cauderlier. con note ed aggiunte. — Roma, Società Editrice Laziale. 1905 (nella «Biblioteca di Minerva»), L. 2.50.

*La navigazione interna nell'Alta Italia e gli interessi della Svizzera.* — Torino. Stamperia Reale, 1906.

*L'imposta sulle aree fabbricabili ed il nuovo progetto di legge per Roma* (nella «Riforma Sociale», maggio, 1907).

*Il problema delle abitazioni popolari nei riguardi finanziari e sociali.* — Torino, Lattes & C., 1907, L. 2.

LORD AVEBURY
*(John Lubbock)*

# LE INDUSTRIE DELLO STATO
## E DEI MUNICIPI

*(Osservazioni ed esempi)*

VERSIONE DALL'INGLESE CON NOTE ED AGGIUNTE
DI
**ALBERTO GEISSER**

Esame critico della Legge Italiana 29 marzo 1903
sull'assunzione diretta dei servizi pubblici da parte dei Comuni

ROMA
SOCIETÀ EDITRICE LAZIALE
*Via Tomacelli, 15*
1908

AGLI EREDI DEL BUON SENSO ITALICO

QUESTI INSEGNAMENTI

D'UN POPOLO

D'UN UOMO ELETTISSIMI

D D D

IL VOLGARIZZATORE

# INDICE

### Aggiunte del Traduttore.



### La Legge Italiana 29 marzo 1903.

APPUNTI CRITICI.

# IL PERCHÈ DI QUESTA TRADUZIONE

John Lubbock occupa degnamente un posto fra quella coorte di uomini che per la elevatezza del carattere, la costante feconda attività, il mirabile equilibrio delle facoltà morali e fisiche, più ancora che per lo splendore dell'ingegno, sono l'onore e la forza della Gran Bretagna, il più saldo presidio di quell'Impero, che abbraccia oltre un quinto della Terra e de' suoi abitanti, ha dato la *pax romana* e molti fra i benefizi della nostra civiltà a 410 milioni di uomini.

Nato nel 1834 di famiglia baronale. J. Lubbock è banchiere, capo di una fra le più riputate ditte bancarie private della metropoli britannica.

Nel 1870, e così a 36 anni, fu eletto alla Camera dei Comuni da un Collegio rurale.

Nel 1880, l'Università di Londra lo volle a suo rappresentante nella Camera elettiva e gli

riconfermò il mandato, singolarmente onorifico, insino al 1900; anno in cui col predicato di Lord Avebury, John Lubbock fu assunto alla Camera dei Pari.

Nell'opera parlamentare di quest'uomo d'affari merita menzione l'aver egli ottenuto il riconoscimento legale di tre giorni festivi supplementari (i lunedì susseguenti alla Pasqua ed alla Pentecoste ed il primo lunedì d'agosto) che la riconoscenza popolare ha battezzato *Saint Lubbock's days* e la propaganda non meno tenace e benefica per il regolamento delle ore di lavoro nel commercio al minuto.

John Lubbock, padre di 10 figli, rivolse ognora la mente e l'opera all'educazione ed all'istruzione del suo paese, non meno che all'incremento delle scienze di cui fu ed è egli stesso cultore illustre.

Ecco in questo campo il suo stato di servizio, più eloquente di ogni commento:

Presidente dell'Associazione Britannica per il progresso scientifico, nel 1881;

Vice-Cancelliere dell'Università di Londra, 1872-80;

Presidente dell'Istituto professionale operaio di Londra; Presidente della « London University Extension Society » (Università Popolare).

Ebbe naturalmente parte primaria nelle Commissioni Governative chiamate a studiare e risolvere i maggiori problemi attinenti al progresso delle scienze e dell'educazione popolare.

Molti fra i maggiori sodalizi scientifici del Regno Unito (la Società Entomologica, la Società Etnologica, l'Istituto di antropologia, la gloriosa *Royal Society,* la Società di Statistica), lo vollero a loro presidente. Ugual còmpito ed ugual omaggio conferirono a John Lubbock cospicue Associazioni Scientifiche Internazionali (l'Istituto di Sociologia, le Associazioni per l'archeologia preistorica, per la zoologia, per le biblioteche).

Non elencheremo qui i molti libri pubblicati dal Lubbock su svariati capitoli della botanica e dell'entomologia, le numerosissime memorie accolte negli atti della *Royal Society*, nè i suoi lavori giustamente reputati sulla età preistorica dell'uomo.

Viva luce gettano sul carattere e l'opera del nostro autore le sue pubblicazioni d'indole morale ed amena:

*L'uso della vita* (di cui furono tirati 139,000 es.). *Le gioie della vita* (parte prima, 239,000 es.; parte seconda 139,000 es., libretto che ebbe pure una trentina di edizioni in altri paesi).

*Le bellezze della Natura* (71,000 es.). *I Paesaggi della Svizzera* (4 ediz.). *I Paesaggi dell'Inghilterra* (5 edizioni).

L'osservazione e la contemplazione del creato, una vivissima fattiva aspirazione alla salute fisica e morale dei suoi simili, qual più nobile riposo e diversivo alle fatiche di un uomo affaccendato nei più alti negozi della finanza e dell'amministrazione privata e pubblica?

Ma affrettiamoci ad addurre i titoli i quali oltre a sì lunga e multiforme partecipazione alla vita intellettuale e politica della Gran Bretagna, documentano per il tema di questo volume — *Le industrie dei Municipi e dello Stato* — il valore insigne dell'esperienza e dei giudizi del nostro Autore.

Nel 1888-89 J. Lubbock presiedè il Comitato della Camera dei Comuni per la revisione della contabilità dello Stato, e dal 1888 al 1893 la Camera di commercio di Londra; *l'Institute of Bankers,* eminente associazione tecnico-scientifica, lo ebbe dall'origine e lo ha a suo presidente, mentre ugual carica egli riveste nell'Associazione professionale dei Banchieri di Londra e nell'Associazione centrale dei banchieri inglesi.

In Italia, pubblico e stampa che qualificano banchiere il cambiavalute, lo speculatore di

borsa, l'agente di cambio, lo scontista, quanti maneggiano comunque denaro o titoli di credito qualsiansi, non hanno neppure il concetto di che sia il *banker* inglese, depositario dei risparmi del pubblico, dispensatore e regolatore del credito, estraneo egli stesso di solito ad ogni speculazione diretta.

Al *banker* inglese ben si applica il giudizio di Angelo Messedaglia, che in esso riconosceva, dopo lo scienziato e l'inventore, il fattore più elevato ed importante di tutta la odierna economia sociale. E nel giudizio dell'elettissimo pensatore italiano converranno quanti sono in grado di comprendere la funzione che il credito occupa oggidì nella vita dei consorzi civili e nei loro rapporti internazionali.

Accentrato e regolato con legge del 1888 il Governo locale di Londra colla costituzione della Contea amministrativa di Londra, il primo Consiglio di questa chiamò il Lubbock al seggio vice-presidenziale, e lo volle nel 1890-92 a suo capo, carica che egli rassegnò perchè discorde sull'indirizzo soverchiamente avventuroso e *municipalizzatore* dei nuovi elementi divenuti prevalenti in quel consesso.

I fatti e le elezioni del febbraio 1907 hanno dato ragione alla chiaroveggenza del nostro autore.

Questi cenni, mentre hanno tracciato un profilo di uomo singolarmente nobile e degno, giustificano il proposito nostro di divulgare in Italia, sul tema di quelle municipalizzazioni che appunto in Inghilterra hanno raggiunto il massimo sviluppo, i giudizi di chi è stato proclamato e ben deve riconoscersi maestro.

Poichè se in questo argomento ogni generalizzazione assoluta, sia racchiusa nell'ordine speculativo, sia applicata alla pratica, è da scartare, perchè indefinitamente vari e mutevoli sono da caso a caso gli elementi positivi e concreti di giudizio e di decisione, non è meno vero che un'esperienza la quale assommi e quasi abbia ridotto a quintessenza gli insegnamenti di infiniti casi singoli è ancora e sarà sempre il più sicuro lume e presidio.

Il nostro autore non fa sfoggio di dottrine generali, facili quanto troppo spesso stucchevoli ed inconcludenti in questo campo; parlano in lui l'esperienza, un buon senso terso come cristallo, una equanimità virile, non popolareggiante perchè conscia delle realtà del mondo, ma documentata dal suo passato di cittadino efficacemente devoto al bene pubblico.

***

I rilievi di Lord Avebury sulle industrie di Stato del Continente sono frammentari, non pre-

tendono di assurgere a sistema, si assomigliano piuttosto ai tocchi rapidi e vigorosi coi quali un artista od un osservatore di polso coglie e delinea tratti salienti e caratteristici in una figura o un paesaggio.

I rilievi sulle industrie dei municipi inglesi costituiscono invece un quadro completo ed organico e ciò, non per alcuno studio dell'Autore, ma perchè egli ha sott'occhi e ci ritrae naturalmente tutti gli aspetti di un problema a lui famigliarissimo.

Anche per questo verso il libro si raccomanda particolarmente all'attenzione del pubblico italiano.

Invero, che concludenza, che intrinseca serietà possono avere nel tema delle municipalizzazioni, esempi, argomenti, confronti attinenti ad ambienti sociali disparatissimi?

Boston, Chicago, San Francisco nella vastissima Unione Nord Americana, Glasgow e Roubaix, Milano e Palermo, Vercelli e Catania, differiscono fra loro quanto ad intervallo magari di mezzo secolo può variare la civiltà, l'ambiente morale d'una stessa città o regione.

Questa inscindibilità di tutti gli elementi d'un dato momento storico e sociale, questo carattere *organico* della vita collettiva è ignorato nella

letteratura italiana ufficiale ed ufficiosa, che patrocina le municipalizzazioni ed accozza a sostegno delle sue tesi elementi eterogenei, senza pensiero alcuno del grado della nostra educazione nazionale o regionale.

Ma se in Inghilterra le municipalizzazioni hanno maturato gli affetti che l'Autore illustra, quali frutti possiamo e dobbiamo ragionevolmente prevederne noi?

Alle osservazioni ed agli esempi di Lord Avebury il traduttore ha ravvisato opportuno aggiungere, per comodo dei lettori, sommari cenni che spieghino, rendendo più intelligibile il testo, le particolarità degli ordinamenti locali (amministrativi e fiscali) dell'Inghilterra e quelli *sui generis* della Capitale.

Manca sgraziatamente circa le municipalizzazioni della Germania — il paese che dopo l'Inghilterra ne annovera in numero ed estensione maggiore — un'opera simile a quella di Lord Avebury.

Il traduttore, non ignaro dell'*ambiente* germanico, ha voluto in apposita appendice illustrare compendiosamente le circostanze ed i fattori che differenziano profondamente la vita locale della Germania da quella del nostro paese e vietano

di trarre dalla prima illazioni in ordine alla seconda.

In fine, colla scorta di criteri sperimentali e di osservazioni ispirate dalla pratica, si è aggiunto un esame critico della legge italiana 1903 sull'assunzione diretta dei servizi pubblici da parte dei comuni.

Questa critica, mentre riflette esclusivamente i servizi pubblici di indole industriale, potrà lumeggiare errori e difetti di tendenze e di sistemi in cui troppo spesso incorrono i Governanti del nostro Paese. Questi, reclutati con larga prevalenza fra funzionari professionisti professori, non accompagnano di solito in egual misura all'ingegno, alla dottrina, alla rettitudine dei propositi e delle opere, alla consuetudine degli uffici pubblici quella che è pure indispensabile maestra e pietra di paragone: la esperienza temprata nelle più difficili prove delle libere iniziative, nel campo aperto della concorrenza.

Chi cresca ed operi in un'atmosfera e fra orizzonti delimitati e protetti da ricompense, norme e gerarchie prestabilite, facilmente è indotto a scambiare la regolarità formale del metodo coll'efficienza sua e coll'intrinseca rilevanza dei risultati. Avvezzo a manovrare in uno specchio di acque circoscritto e difeso, troverà de-

testabili i venti gagliardi, spesso procellosi, che avvivano ed agitano il vasto oceano, teatro di smisurate energie, ma benanco tomba di vite e di tesori; non assurgerà a comprendere, o giudicherà male, quegli uomini che guidati in apparenza da sola bramosia di lucro, affrontano le traversate lunghe e perigliose, e nelle vicende della lotta, nell'appagamento di un innato bisogno di sforzo, nella grandezza dell'opera compiuta, ricercano e a volte conseguono un compenso tanto più eletto e fecondo di bene ai volghi sedentari quanto meno è da questi inteso e pregiato.

In un paese ricco di ingegno e d'impulsività, con un'educazione troppo letteraria e parolaia, povero economicamente, ed ancor più povero di grandi iniziative e di grandi imprese, dove queste non si aspettano guari che dallo Stato e sono considerate quasi come prerogativa sua esclusiva, si impiccioliscono o non si vedono *le cose*, si ingrossano gli errori, i difetti, gli appetiti degli uomini e pur d'impedire, ad esempio, un 5 per cento di abusi, si soffoca in germe un 95 di bene. E la grandissima maggioranza, in alto ed in basso, plaude, persuasissima che questa cautela di capo-ufficio sollecito anzitutto delle *buone regole* e di evitare ogni scandalo o sussurro, è la somma saggezza dell'uomo di Stato.

E questi non deve osare e volere, sicuro della sua coscienza e della sua ragione; deve anzitutto sfuggire ogni apparenza che possa far convergere su lui l'invidia bavosa, le chiacchiere pettegole degli infingardi.

Così però si fuorvia ed immiserisce l'opinione pubblica, si imbastardisce viepiù la pianta « uomo », i due massimi fattori della forza di una nazione.

Anche su questi più alti problemi il libro di Lord Avebury e l'esempio del suo Paese potranno non inutilmente richiamare le meditazioni degli Italiani.

Torino, febbraio 1908.

A. G.

## Capitolo I.

## INTRODUZIONE

L'aumento straordinario e rapidissimo dei tributi e dei debiti municipali sta destando grave preoccupazione in tutti i cittadini assennati.

Nel 1868, allorquando Lord Goschen pubblicava la sua relazione sui tributi locali, la spesa degli enti locali del Regno Unito si aggirava intorno a fr. 907,920,000: ma nel 1902-3 (1) che è l'ultima annata contemplata dalle statistiche, il totale della spesa era salito alla cifra gigantesca di fr. 3,833,440,000 superiore di ben quattro volte a quella di quarant'anni addietro.

Forse il decennio dal 1860 al 70 è periodo di tempo troppo remoto per spingere fin là le nostre inda-

*N. B. — Le somme indicate in lire sterline nel testo sono nella traduzione convertite in franchi oro (lire italiane) col ragguaglio di Ls. 1 = fr. 25.22.*

(1) L'anno fiscale si chiude nel Regno Unito col 31 marzo.

gini. Prendiamo quindi l'anno 1891-2. A quella data la spesa complessiva degli enti locali era di fr. 1,916,720,000, nel 1901-2 ascese a fr. 3,631,680,000 di guisa che in dieci anni essa è cresciuta di non meno che fr. 1,714,960,000.

Ritengo per parte mia che nessuna plausibile ragione possa essere addotta a giustificare sì enorme aumento di spese.

In questi anni, fuor di dubbio, crebbero tanto la popolazione quanto la materia imponibile, ma come la Lega per la libertà industriale ha rilevato, l'imposta media per abitante è aumentata in Inghilterra e Galles durante gli ultimi 24 anni decorsi, dell'83%; il debito per abitante è cresciuto del 118, e l'aliquota, ossia la percentuale d'imposta per lira sterlina di reddito, del 75 per cento. Ben più poichè in Inghilterra è pure aumentata la materia imponibile, non si sopporta ora soltanto un saggio di imposta più alto, ma altresì su cespiti più estesi, in guisa che la somma effettiva che oggi si paga è raddoppiata.

Se queste cifre sono molto gravi, esse nullameno non rappresentano ancora tutto il male. Per quanto si paghi molto, non si paga ancora quanto basti alle spese. Le autorità locali vanno ingolfandosi ciecamente nei debiti.

E quando ci si dice che per la massima parte il debito si contrae a « scopi rimunerativi » il che può esser vero in qualche caso, io temo di dover

dimostrare invece che riguardo alla massima parte di detti scopi, sarebbe linguaggio più sincero e al tempo stesso temperato il chiamarli « non rimunerativi ».

Le mansioni affidate alle autorità locali inglesi presentano grande complessità, difficoltà ed importanza gravi. Non paghi però delle funzioni necessariamente comprese nella loro sfera d'azione, parecchi municipi hanno voluto in questi ultimi anni avventurarsi ad operazioni commerciali su vasta scala.

Le obbiezioni che vengono sollevate contro questo nuovo indirizzo, non sono in alcun modo dettate da diffidenza o spirito di opposizione contro le istituzioni municipali. Noi riconosciamo pienamente e con tutto il rispetto loro dovuto che i membri delle Amministrazioni municipali hanno corrisposto alle funzioni ardue ed importanti loro affidate ed appunto nel desiderio che essi abbiano modo di riflettere maturamente ai problemi posti loro dinanzi, sta una delle ragioni più impellenti per cui siamo indotti a questo studio critico. Invero anche ammessi i meriti e titoli dei nostri amministratori comunali, non ne consegue altresì che essi abbiano la speciale competenza necessaria a dirigere con successo aziende ed affari industriali, nè che avanzi loro il tempo per attendervi.

I fautori delle municipalizzazioni industriali parlano sovente degli uomini d'affari con molto di-

sprezzo. Mr. Birrell (1), ad esempio, in un discorso tenuto a Colchester esprimeva l'avviso che:

> Per quanto si riferisce ai contribuenti, ed egli può soltanto parlare come uno di essi, non è da attendere mai che per essi sopraggiunga l'età dell'oro. Essi debbono lasciarsi spogliare o sotto forma di tasse o di dividendo a profitto di speculatori (2).

Agli occhi miei vi è una distinzione profonda fra imprese legittime e quanto possa propriamente qualificarsi « speculazione ». Ma se questa ha da essere la parola appropriata, io ritengo che gl'investimenti speculativi non dovrebbero essere compresi nella cerchia dei poteri municipali, nè tradotti in atto con denari dei contribuenti. Anche se non condotte con criteri meramente speculativi la creazione di industrie nuove, l'acquisto e l'esercizio di brevetti, sono pur sempre imprese alle quali si connettono molti rischi. Siffatti investimenti di capitali, sono interdetti alle « autorità tutelari » (*trustees*), e sebbene forse così non le qualifichi la legge, le autorità locali sono essenzialmente le tutrici dei contribuenti, e non dovrebbero quindi imbarcarsi in imprese che implicano per necessità alee considerevoli.

Molti senza dubbio in buona fede credono che i municipi, intraprendendo affari di vario genere,

(1) Agostino Birrell, giureconsulto e scrittore, deputato di parte liberale, dal 1905 presidente del *Board of Education*.

(2) *Times*, 24 ottobre, 1902.

possano trarne profitto, ed avvantaggiare così la collettività in due modi, — col fornire generi di prima necessità o prestare servizi a prezzi moderati e col ridurre le tasse.

Altri all'opposto credono che i municipi siano già abbastanza affaccendati, che l'iniziativa individuale e lo stimolo dell'interesse personale eccitano il privato a produrre con economia maggiore di quella che è dato a Governi e municipi di raggiungere, e che l'ingerenza municipale pregiudicherà inevitabilmente il progresso nelle scoperte e nelle invenzioni.

La municipalizzazione è oggi invocata in nome del progresso, ma essa è interamente in contrasto coll'antica tradizione del partito liberale, cogli insegnamenti di Riccardo Cobden, John Stuart Mill, Fawcett.

Che Governi e municipi debbano astenersi quanto più possibile dal partecipare ad affari di indole speculativa, era assioma economico ai tempi della mia giovinezza. Cobden, ad esempio, nel famoso suo discorso contro l'assunzione di imprese commerciali od industriali da parte di Governi e municipi, diceva:

Credo che non riuscirete mai a far intendere ai condut- tori di queste aziende che il capitale di cui dispongono è realmente moneta. Esso non costa loro nulla e, realizzino profitti od incontrino perdite, non troveranno mai i loro nomi sui fogli giudiziari dei protesti o dei fallimenti.

Perciò il denaro per essi rappresenta un mito; è una realtà soltanto pei contribuenti.

Da quel tempo abbiamo acquistato a caro prezzo una buona dose di esperienza la quale ha confermato appieno la saggezza delle vedute di Cobden. Ora però si va dicendo, ad esempio da lord Monkswell (1) al banchetto della Camera di commercio di Londra, che questi uomini eminenti erano « vecchi barbogi », e che noi ne sappiamo più di loro.

Io sono però convinto che i migliori giudici siano oggi ancora della stessa opinione.

Lord Alverstone (2), ad esempio, quando era presidente della Società delle Arti professionali, ci diceva tempo fa, quale riassunto della sua lunga esperienza, che:

Qualunque cosa possa affermarsi circa l'utile ricavato da imprese esercitate da municipi, come gasometri e tranvie, la mia convinzione è che l'onere per la massa dei contribuenti riesce sempre minore là dove simili rischi non vengono incontrati.

Mr. Balfour Browne (3), l'avvocato principe, che pure può parlare con molta autorità sull'argomento si espresse così:

(1) Membro del L. C. C.

(2) Giureconsulto e magistrato eminente; nominato nel 1900 alla suprema carica di *Lord Chief Justice*.

(3) Autore di numerose opere di giurisprudenza, fra cui: *Law of Railways*, 1880. Fu segretario della Commissione per le ferrovie del 1874.

Io ritengo a questo proposito essere inoppugnabile che mentre è giusto e doveroso che i municipi abbiano a contrarre debiti per servizi indispensabili quali la fognatura, miglioramenti stradali, acquedotti, essi dovrebbero invece astenersi da imprese di speculazione, nelle quali se in caso di riuscita il guadagno può essere forte, in caso però d'insuccesso la perdita sarebbe deplorevole...

So che vi è una nuova scuola la quale non ha fede nella efficacia della concorrenza.

Essa insegna che, ove è possibile un accordo, la concorrenza non può durare a lungo e molte persone sono favorevoli all'azione regolatrice dello Stato piuttosto che alla libera competizione. Io non sono di quell'avviso.

Ho veduto, forse più di chiunque, un gran numero di tentativi da parte dello Stato per amministrare ed esercire ferrovie, e dopo una scuola così proficua, affermo che quegli sforzi hanno condotto ád un insuccesso. Credo che la concorrenza astringa il produttore alla iniziativa ed alla prudenza, e che essa rappresenti uno dei mezzi migliori per scartare tante cose diventàte inutili ed antiquate, le quali, nell'ipotesi di un monopolio, continuerebbero invece ad essere applicate con scapito della società. Ritengo che una concorrenza leale sia pei commerci come l'aria pura. E non credo sia concorrenza leale quella di un municipio, spalleggiato dalle tasse, cogl'intraprenditori privati (1).

L'assunzione d'imprese industriali da parte di municipi è sconsigliabile per cinque considerazioni capitali:

(1) Discorso tenuto al *Mechanics' Institute* di Dumfries il 26 gennaio 1903.

1º Le funzioni e gli obblighi imposti dalle leggi alle amministrazioni municipali sono già sufficienti, se non più che sufficienti, per assorbire ogni loro energia e tutto il loro tempo;

2º L'assunzione d'imprese industriali implica ed implicherà sempre un enorme aumento dei debiti municipali;

3º Essa trascinerà i municipi in conflitti coll'elemento operaio;

4º Mancando stimoli all'economia ed alla diligenza, v'è la massima probabilità, per non dire la certezza, che si avveri una di queste due eventualità: si avrà o perdita o esercizio più costoso. Naturalmente chi di ciò risentirà il maggior danno sarà la classe operaia;

5º Siffatta assunzione è causa di un arresto effettivo nel progresso e nelle scoperte d'ordine industriale.

Nei capitoli successivi procurerò di illustrare più ampiamente ognuno di questi argomenti; ora dirò di ognuno brevemente, a guisa di introduzione.

Sul primo punto è quasi superfluo il soffermarsi. Anche se un uomo dedicasse integralmente intelletto e tempo al *County Council* di Londra, egli non potrebbe bastare al compito. Diventa pertanto ognor più difficile trovare uomini capaci ed adatti, ed il disbrigo del lavoro si accentra sempre più nelle mani degli impiegati. Intendo parlare in termini riguardosi di questa categoria di persone, chè non

esse, ma il sistema io prendo di mira. Oltre le funzioni propriamente devolute ai municipi, nessuno, ritengo, vorrà negare che il numero e la varietà dei servizi, oggetto dell'esame o dell'azione delle amministrazioni municipali, vanno crescendo. Questi servizi oggi abbracciano le tranvie, l'esercizio di ferrovie, di battelli a vapore, l'assicurazione contro gli incendi, impianti elettrici, omnibus, automobili, il servizio di pacchi a domicilio, fornaci, sartorie, la provvista di latte e uova e più altre imprese ancora.

Il Consiglio del Borgo di Devonport, aveva adottato il progetto di ricevere somme in deposito, fruttifere del 3 % annuo e rimborsabili con breve preavviso. Nella discussione che seguì su questo argomento in seno al Comitato di finanza, il Consigliere Stephenson presentò un emendamento inteso a far riesaminare il progetto e fra l'altro osservò:

Entreremmo in concorrenza colle Casse di risparmio postali, come pure colle banche della città. Le banche ordinarie non pagano sui depositi un interesse uguale a quello offerto dal municipio, il quale perciò dovrebbe competere colle banche per accaparrarsi gli affari, così come dovrebbe entrare in concorrenza coi mercanti di stoffe della città se si aprisse un magazzino comunale di stoffe. Il punto più grave però, sta nella eventualità di dover rimborsare grandi somme a richiesta dei depositanti; eventualità questa contraria ai più sani principî di finanza. Tutte le banche solide tengono larghissime riserve di cassa, invece davanti al Consiglio non si formulò proposta

alcuna per una riserva di cassa, nè si diede alcuna indicazione circa le modalità, per far fronte ai rimborsi. Non ci sarebbe da meravigliare affatto di una domanda impreveduta di rimborsi che porrebbe il municipio in una posizione estremamente difficile.

Il progetto fu nullameno approvato in massima.

Il Comune di Glasgow respinse, però soltanto con 28 voti contro 18, una mozione diretta a far esaminare la opportunità di acquistare o prendere in affitto miniere di carbone, allo scopo di fornire il carbone ai vari servizi municipali ed ai consumatori residenti nel Comune. Nel 1900, nel periodo di grande rincaro del carbone, Glasgow preparò in quell'ordine di idee un progetto da sottoporre all'autorizzazione del Parlamento, ma la cosa non ebbe seguito, per la sopravvenuta discesa dei prezzi.

Il *Canal Traffic Bill*, presentato dal Deputato sir John Brunner per autorizzare i municipi ad assumere l'esercizio diretto dei canali abbandonati, colmando colle imposte comunali i disavanzi di tale gestione, venne preso in considerazione dalla Camera di commercio di Liverpool. Si approvò un ordine del giorno che accoglieva in massima il progetto, ma esprimeva l'avviso essere metodo migliore a raggiungere lo scopo la nazionalizzazione anzichè la municipalizzazione dei canali. E ciò perchè, come disse la Camera, i debiti municipali avevano già raggiunto in tutto il paese proporzioni allarmanti, e sarebbe un errore addossare ai muni-

cipi questo nuovo peso. Queste ed altre ragioni si oppongono però con uguale efficacia all'assunzione di detto còmpito da parte dello Stato.

Il giornale *Hastings Evening Argus* ha recentemente richiamato la pubblica attenzione su un altro fatto curioso. Esso aveva criticato il voto di biasimo formulato dal Consiglio municipale, per la pubblicità data « senza preliminare sanzione ufficiale » alle discussioni consigliari.

L'*Evening Argus* dopo avere accennato alla minaccia rivolta qualche tempo prima dal Consiglio municipale ai giornali locali di rifiutare loro qualsiasi informazione qualora gl'intendimenti del Consiglio fossero stati oggetto di esame o critica preventiva, continuava:

Se un giornale vorrà dare qualche notizia nell'interesse dei contribuenti, dovrà recarsi dal Segretario del municipio al tempo indicatogli e ricevere quelle istruzioni che il medesimo gli impartirà intorno alla pubblicazione da farsi. Il segretario municipale denunzierà al Consiglio « in Comitato » qualsiasi pubblicazione non autorizzata e la punizione per aver fatto conoscere l'andamento delle cose municipali ai contribuenti sarà la privazione di qualsiasi ulteriore informazione per quel tempo che il Consiglio... arbitrerà. Il Consiglio, poi, se del caso, terrà un'adunanza segreta per discutere intorno al colpevole e sancire una pena commisurata al suo trascorso.

Tutto ciò ci mette in presenza di una restrizione di nuovo conio alla libertà della stampa ed io spero che non troverà imitatori.

Lo scopo al quale si tende è delineato nel seguente ordine del giorno approvato nella Assemblea annuale della Federazione democratico-sociale a Burnley:

L'Assemblea è d'avviso che i socialisti democratici debbano sostenere tutte le forme di municipalizzazione, le quali tendano a sostituire le aziende collettive al capitalismo privato ed è pure d'avviso che allo stato presente dell'evoluzione economica i municipi otterranno i migliori risultati coll'offrire i migliori orari, salari e patti possibili ai loro dipendenti; col provvedere generi che possano essere smerciati a prezzi tali da coprire il costo di produzione e l'ammortamento e da lasciare un profitto. Questo deve servire all'ampliamento delle aziende municipalizzate, mentre la destinazione dei profitti a riduzione dei tributi è da evitarsi quanto più si possa.

Vediamo così che in pratica le imprese tutte svolte oggi da privati dovrebbero, a parere della Federazione, venire assunte dai municipi.

Dove ci arresteremo in verità? E ci arresteremo? Conosciamo le mire dei socialisti. Se qualcuno nutre dubbi circa la strada per la quale siamo incamminati — un declivio sul quale ad ogni passo troviamo sempre più difficile il fermarci — mi sia lecito citare le parole del Deputato Burns, ora Presidente del *Local Government Board.* Nella discussione alla società di Arti professionali, Lord Wemyss disse che avrebbe desiderato sapere dall'on. Burns se intendeva che l'intera proprietà privata, ciò che egli

qualificava gli strumenti della produzione, dovesse passare nelle mani dello Stato o dei municipi. Mr. Burns rispose « sì » (1).

Si è detto sovente che la collettivizzazione dei mezzi di produzione dovrebbe limitarsi al campo dei prodotti e servizi di prima necessità. Ma in tal caso, alla luce, all'acqua, al gas ed alle tranvie, si dovrebbero aggiungere il pane, la carne, l'assicurazione contro gl'incendi, gli indumenti, il sale, la carta, le penne, ecc., mentre molti aggiungerebbero ancora il tabacco, il the e la birra.

Non occorre che io mi dilunghi sul secondo punto: l'enorme aumento dei debiti municipali. Nel 1883-4, essi sommavano a fr. 4,867,460,000, cifra già elevatissima; nel 1903-4, epoca cui si riferiscono le ultime statistiche complete a nostra disposizione, essi salivano a fr. 11,828,180,000, con un aumento in 20 anni di fr. 6,960,720,000.

È appena necessario rilevare che un tale aumento supera di gran lunga quello della materia imponibile.

Da ciò consegue, naturalmente, che il pubblico dimostra minor favore ai prestiti di ogni natura. Per effetto delle enormi somme tolte a prestito per imprese che i municipi non avrebbero dovuto assumere, i contribuenti debbono pagare un tasso più elevato d'interesse anche sui capitali occorrenti ai municipi per gli scopi pertinenti al loro compito

(1) *Journal of Society of Arts*, n. 2413, vol. XLVII, 269-270.

e che essi non possono pretermettere, quali fognatura, cimiteri, allargamenti e migliorie stradali.

Il terzo punto non è meno evidente. Molti osservano con apprensione il continuo incremento nel numero dei dipendenti dei municipi e dello Stato. Autocrazia è sinonimo di burocrazia. Continuando l'odierna tendenza, si avvererà quanto con parole che appariscono quasi profetiche, scriveva John Stuart Mill nel suo libro *La Libertà:*

Se gl'impiegati di tutte queste differenti imprese fossero assunti e pagati dallo Stato ed allo Stato tenessero fisso lo sguardo per «far carriera», questo nostro paese, e così ogni altro, non sarebbe più, malgrado la maggior libertà di stampa e la più democratica costituzione dei Corpi legislativi, che libero di nome. Essere ammesso nei ranghi della burocrazia ed una volta entrato salire ai gradi più alti sarebbe la mèta unica di ogni aspirazione. Sotto un simile regime, non soltanto il pubblico non è più in grado per difetto di esperienza pratica di criticare od infrenare i sistemi adottati dalla burocrazia, ma se vicende, fortuite negli ordinamenti despotici, connaturali invece agli ordinamenti popolari, ponessero al sommo del Governo un capo o capi di spiriti riformatori, nessuna riforma potrebbe venire attuata in opposizione agli interessi della burocrazia. Tale è la triste situazione della Russia come attestano quanti ebbero opportunità di dirette osservazioni; lo Czar stesso è impotente contro la burocrazia che lo attornia.

Come ha detto Mr. Thomas, membro progressista del Consiglio della Contea di Londra, parlando del

grande aumento nella spesa per l'istruzione pubblica:

Sembra si abbia in mira di duplicare il numero dei funzionari in ogni servizio. Io non sono mai intervenuto ad una seduta di commissione nella quale il numero degli impiegati presenti non fosse superiore a quello dei commissari di origine elettiva. Il personale alla dipendenza del Segretario Capo del Consiglio della Contea importa una spesa di fr. 1.431,235.

L'aumento nel numero di operai alla dipendenza dei municipi conduce forzatamente a conflitti di lavoro. In un comizio tenuto a Manchester nel febbraio 1906 dall'Associazione dei contribuenti di quella città, il Consigliere Meadowcroft, che presiedeva, si chiarì contrario all'assunzione del trasporto e recapito dei pacchi da parte delle tranvie municipali. Egli considerava quella nuova funzione municipale come un'arma di corruzione; ed illustrando il suo concetto soggiunse pervenirgli ogni giorno domande d'impiego da persone disoccupate, fiduciose che egli avesse a procurar loro una occupazione nell'azienda comunale in compenso dei voti che affermavano avergli dato nelle elezioni. « Più si accentua questo stato di cose, diceva Mr. Meadowcroft, e più si affila l'arma della corruzione ».

Così Mr. Taylor, segretario generale dell'Associazione degli impiegati municipali, in un'adunanza tenutasi ad East Ham il 20 settembre 1905, affermava che:

Vi sono 70,000 impiegati municipali in Londra e nei dintorni, e se essi fossero organizzati avrebbero una forza pressochè irresistibile. Il Consiglio della Contea conta 30,000 dipendenti, ma una parte minima di questi partecipa a qualche organizzazione.

Mr. P. J. Tevenan, l'organizzatore dell'Associazione suddetta, diceva:

Il numero degli impiegati municipali si aggira intorno al milione. La municipalizzazione è mezzo ad uno scopo, allo scopo cioè di attuare nel prossimo avvenire il principio della nazionalizzazione di tutte le industrie del paese.

La mia quarta obbiezione è sovente contrastata. Si afferma che le municipalizzazioni danno profitti. Naturalmente, quando i municipi hanno creato in proprio favore un monopolio e possono così far pagare prodotti e servizi quanto ad essi conviene, si può dire vera, in un certo senso, l'affermazione dei miei contraddittori. I municipi difatti levano in simili casi dalle tasche dei contribuenti quanto loro pare e piace e lo battezzano profitto. Ma io dubito fortemente che abbiano in realtà fatto guadagni là dove non v'era monopolio. Noi che viviamo nel commercio sappiamo che il successo è riposto nella cura rigorosa di ogni particolare, nel sorvegliare le vicende dei mercati, nel darsi infine, mente e corpo, alla propria azienda. Ciò torna impossibile ai membri delle amministrazioni municipali, e conseguentemente queste non possono raggiungere nè l'effi-

cienza economica nè il successo delle aziende private. Ma, si dice, in linea di fatto profitti si ottengono. In molti casi però i profitti sono immaginari: non si fanno impostazioni sufficienti per i deperimenti, le spese di affitto, le spese legali e le spese di personale. In molte aziende municipali di illuminazione elettrica si pone una tangente esagerata a carico della illuminazione stradale; le aziende tranviarie si favoriscono gravando oltre il giusto i conti dei miglioramenti stradali; per le case popolari municipali il prezzo del terreno si computa al di sotto dell'effettivo costo e così via.

Esaminando poi i conti come ci sono presentati (1) si rileva che le imprese di illuminazione elettrica che erano state esercitate per 12 mesi, sommavano a 190. Il capitale investito importava fr. 315,250,000 sul quale si riconosceva una perdita di fr. 295,250. La somma calcolata per deperimenti era limitata a fr. 504,400 cifra questa assurda. Anche quando vi si aggiunga l'ammontare dei capitali rimborsati fr. 5,170,100, la percentuale di deprezzamento scende sotto il 2 % che è certamente troppo esigua per questa categoria di aziende. I conti di 48 amministrazioni municipali esercenti tranvie dimostrano che soltanto 13 hanno dato qualche profitto; 17 non tennero calcolo alcuno del deprezzamento del materiale, e soltanto 13 l'hanno conteggiato in

(1) Relazione Sir H. H. Fowler. 1902, n. 398.

misura superiore al 2 %. Tutti sanno quanto disastroso sia stato e continui ad essere l'esercizio dei battelli a vapore del Consiglio della Contea di Londra.

Non è serio l'eccepire che anche le società private commettono errori e perdono denari; perchè se ciò è vero ed inevitabile, è precisamente un argomento in più contro le municipalizzazioni. Infatti vi è questa differenza sostanzialissima, che le società private perdono denari propri, mentre i municipi perdono i denari dei contribuenti. Lo stesso *Municipal Journal*, l'organo magno delle municipalizzazioni, ammette che « il meccanismo dei corpi municipali non è tale da farne un congegno efficace per conseguire profitti industriali. Potrebbero forse le società private svolgere convenientemente affari di concorrenza se il pubblico fosse ammesso alle adunanze dei loro Consigli direttivi?... In molte transazioni commerciali il segreto è elemento essenziale del successo; la pubblicità di ogni cosa è l'ostacolo più grave per le aziende municipali; contro siffatto ostacolo non vi è rimedio efficace ».

Questa circostanza ha certamente gran peso; un'importanza più grave ancora rivestono il difetto di tempo, la mancanza di continuità, ed il fatto che la posta degli amministratori non è il patrimonio proprio, ma bensì una frazione della sostanza altrui.

Per quanto riflette il quinto punto, tutti gli economisti da Adamo Smith a Fawcett hanno sempre ribadito che l'ingerenza dello Stato e delle amministrazioni municipali nelle industrie è economicamente un errore fatale. Lord Goschen (1), parlando del Consiglio della Contea di Londra ha detto:

Spese enormi, cumulo di debiti, invasione di ogni capo dell'attività privata, mali che io ho sempre temuto per il Governo centrale, hanno segnato come impronte ogni passo dell'amministrazione del *London County Council*. In nessun campo sono state inferte ferite così gravi ai fattori primordiali delle energie e iniziative individuali.

Quali cause ci hanno condotto alle condizioni presenti? Una sta nel fatto che migliaia di elettori non pagano tributi diretti, e quindi non sentono che essi pure hanno interesse ad una finanza saggia. Altra causa, quasi di uguale importanza, si è che i contribuenti più gravati non hanno diritto di voto. Ad esempio, la Compagnia del Midland Railway concorre per un ottavo al gettito delle tasse di Derby; una società di costruzioni navali paga un sesto delle tasse di Jarrow, eppure nè l'una nè l'altra hanno diritto ad un solo voto. Così mentre migliaia di persone che non pagano imposte sono elettori, enti

(1) Banchiere, economista e uomo di Stato eminente. Fu Cancelliere dello Scacchiere (Ministro delle Finanze) nel secondo Gabinetto Salisbury, 1887.

che pagano migliaia di lire di tributi non hanno diritto di voto. Nelle più importanti città del Regno Unito le società anonime pagano un terzo delle tasse locali e non hanno voto.

Governo e municipi non possono produrre con risultati economici comparabili a quelli delle imprese private. Da ciò consegue che le municipalizzazioni debbono fare aumentare sempre più le tasse e nel tempo stesso elevano il prezzo delle cose di prima necessità cosicchè da una parte assottigliano i redditi dei contribuenti e dall'altra rendono la vita più costosa. A lungo andare, come ritengo di poter dimostrare, saranno gli operai e gli artigiani a risentire le conseguenze più onerose di tale indirizzo. Gli ostacoli posti alle private iniziative implicano minor domanda di mano d'opera e salari minori, mentre crescerà il costo di molte cose necessarie alle stesse classi lavoratrici.

Nei capitoli seguenti avrò cura di dimostrare queste affermazioni.

Vi è poi un'altra obbiezione che non si può pretermettere, sebbene mi ripugni il soffermarmici; intendo il pericolo di corruzione. Noi speriamo e riteniamo che, salvo eccezioni isolate, le amministrazioni municipali si siano sin qui sottratte a tal pericolo. Ma abbiamo davanti a noi l'esempio di parecchie grandi città americane, come un avvertimento che saggiamente dovremmo sempre ricordare e meditare.

Mr. Lecky (1) ci dice che:

I commissari d'inchiesta di New York nel 1876 stettero probabilmente al di sotto del vero affermando che più della metà dei debiti municipali degli Stati Uniti erano il diretto risultato di sgoverno doloso e corrotto (2).

A Chicago:

... una quantità di riparazioni stradali furono pagate e non eseguite: circoli equivoci, case di giuoco e di malaffare fiorivano indisturbate sotto l'egida di assessori municipali e le leggi sui servizi civili erano violate con spudorata disinvoltura (3).

Il maggiore Darwin (4) nella sua opera *Municipal Trade* (Le Industrie municipali) conclude su questo tema così:

... coll'esempio degli Stati Uniti davanti agli occhi il pericolo di veder degenerare la municipalizzazione in fomite di corruzione dovrebbe pesare assai sulla bilancia degli argomenti pro e contro l'assunzione di una qualsiasi industria da parte dei municipi.

È riuscito di sorpresa a molti l'apprendere che oggi, nel 1906, mentre i commerci attraversano un periodo di floridezza, sia cresciuta la percentuale dei poveri legalmente assistiti. Non ne è forse una

(1) Storico eminente del quale molte opere sono state tradotte nelle lingue continentali.

(2) *Democracy and Liberty*, pag. 118.

(3) J. W. Martin, *Contemporary Review*, Dicembre, 1899.

(4) Figlio del celebre naturalista, ufficiale nelle armi dotte, autore di un'opera sul Bimetallismo e del volume *Municipal Trade*, edito nel 1903 da John Murray.

causa, fra altre, il peso schiacciante delle tasse ed imposte? Si paga ora annualmente nel Regno Unito circa fr. 1,714,960,000 di tasse più che 10 anni addietro; pressochè uguale è l'aumento nelle imposte immobiliari; sono così, tra le une e le altre, fr. 3,278,600,000 di maggior aggravio annuale. In tale stato di cose non è a stupire se la richiesta di mano d'opera sia stata minore. Noi potremmo attualmente sperare in una riduzione delle spese dello Stato, ma senza serii sforzi e senza profondi mutamenti nell'indirizzo della politica inglese, sia del Governo, sia dei municipi, non soltanto non ci è dato attenderci un permanente alleggerimento della pressione tributaria, ma dovremo prepararci a sentire aggravato il fardello oggi già assai pesante.

Fra i segni dei tempi è da annoverare la deliberazione presa di recente dal Comitato della Camera dei Comuni in ordine ad un progetto di legge d'interesse locale presentato dal municipio di Plymouth. Le rivelazioni circa le finanze di quel comune furono tali da indurre il Comitato ad insistere sulla proposta di assoggettare per l'innanzi i conti dei Comuni al controllo del Ministero dell'interno. Che accoglienza ha avuto questa importante decisione presso il principale organo dei municipi? Il *Municipal Journal* fece il seguente commento:

È questo indubbiamente uno dei colpi più rudi che sian stati inferti alle Corporazioni municipali in questi ultimi tempi e l'azione del Comitato della Camera è

certo la risultante della campagna generale contro i comuni più cospicui organizzata dagli avversari delle municipalizzazioni.

I fautori delle municipalizzazioni hanno allo stesso modo fatto opposizione alle proposte formulate dalla Commissione speciale istituita dalle Due Camere per un'inchiesta ed una relazione su questo tema delle industrie municipali. Perchè mai i municipi dovrebbero opporsi ad un competente controllo dei loro bilanci?

Quand'anche i bilanci fossero esatti, e ben dirette e fruttifere le imprese industriali dello Stato o dei municipi una siffatta avversione a controlli non sarebbe perciò meno sconsigliabile.

John Stuart Mill opportunamente osservava:

Le ragioni per lasciare alle libere associazioni tutti i compiti che esse sono in grado di eseguire, sussisterebbero in tutta la loro interezza anche quando si avesse la persuasione che gli stessi compiti potessero essere svolti altrettanto bene o meglio da pubblici funzionari. Queste ragioni sono già state indicate: l'errore di sovraccaricare i capi dei servizi governativi col prefiggere nuovi temi alle loro cure distogliendoli dai compiti cui essi soli possono attendere, per avvantaggiare altri scopi i quali possono essere invece raggiunti abbastanza bene anche senza il loro concorso; il pericolo di accrescere a dismisura il potere diretto e le indirette influenze dello Stato e di moltiplicare le occasioni di attriti o conflitti fra i funzionari ed i privati cittadini; l'inopportunità anche

maggiore di accentrare in una burocrazia dominatrice ogni abilità e competenza all'amministrazione di grandi interessi e tutta la possanza che accompagna le forze organizzate. Questo sistema tiene i cittadini di fronte al Governo in una condizione simile a quella dei minorenni di fronte ai loro tutori ed è la causa precipua della minor attitudine alla vita pubblica che ha caratterizzato sin qui, avessero o meno il regime rappresentativo, le nazioni del continente, soggette tutte a soverchia inframettenza del Governo.

Ma se, per le esposte ragioni, molte delle funzioni che possono essere svolte in modo abbastanza soddisfacente dalle associazioni libere, fossero, in massima, ad esse appunto lasciate, da ciò non consegue che il modo col quale esse svolgono la propria azione, debba sfuggire totalmente al controllo del Governo... Così per le strade, i canali, le ferrovie... Il dare le concessioni per un tempo limitato è principio giusto ed analogo a quello che limita la durata della privativa per i brevetti. È appena da avvertire che lo Stato ben può essere il proprietario dei canali e delle ferrovie senza averne l'esercizio, e che l'esercizio stesso riuscirà nel maggior numero dei casi migliore se affidato ad una compagnia la quale abbia preso in affitto dallo Stato la ferrovia od il canale per un limitato periodo di tempo (1).

Sir Robert Giffen, in un mirabile articolo, ha recentemente manifestato l'opinione che:

---

(1) J. S. Mill, *Economia politica*, vol. II, cap. XI, § 11. Ci sia concesso di ricordare qui come il grande economista e pensatore fu pure « uomo pratico » avendo occupato tutta la vita un posto importante nel governo delle Indie.

Nei riguardi finanziari le amministrazioni locali presentano un vero caso patologico; fanno spese che sono parzialmente stravaganti ed inutili, perchè gli enti locali sono spesso cattivi amministratori anche dove non li corroda la corruzione. Incontrano spese per cose di cui non è sentito il bisogno, per le cose necessarie spendono più del giusto e a cuor leggero assumono impegni e carichi per i bilanci futuri. Lo spendere è cosa piacevole per coloro che coprono cariche di breve durata, ed aumentando il numero delle autorità municipali cresce il numero delle persone cui è dato assaporare tale piacere. L'incremento di certe partite assume proporzioni non poco inquietanti, ed acuisce la naturale preoccupazione che si deve provare per ogni invasione, attuata o progettata, nel campo della « materia imponibile » sulla quale soltanto possono fare assegnamento i bilanci sia dell'Impero, sia degli enti locali.

Il defunto Lord Farrer che possedeva una esperienza insuperata, essendo stato molti anni a capo del Dicastero per l'Industria, spiegò dapprima, come vedremo nei capitoli seguenti, una spiccata preferenza per la municipalizzazione delle industrie a confronto dell'esercizio privato. Gradatamente però la sua opinione andò mutando, specialmente dopo l'esperienza fatta nel *County Council* di Londra.

Egli era dapprima acceso fautore del riscatto delle società di acqua potabile della Metropoli, ma, meglio illuminato, così si pronunciava davanti alla Commissione sulla questione operaia:

La linea di condotta del Consiglio della Contea nella questione operaia, ha fatto sorgere in molti il dubbio sulla convenienza di affidare ad esso i servizi publici ed ha grandemente smorzato l'ardore col quale egli sosteneva il riscatto delle acque potabili, a segno di esser quasi consenziente con sir Lubbock nel voler lasciare alle compagnie private il servizio idrico di Londra.

Un giudizio siffatto, espresso da personalità così cospicua ha il maggior peso. Di più nell'opera *Lo Stato nei suoi rapporti coll' industria* Lord Farrer (1) così riassumeva gli insegnamenti della sua grande esperienza:

Non è dubbio per me che le incessanti richieste dell'intervento governativo racchiudono un serio pericolo per la libertà e per l'azione altamente educativa che è propria della libertà. Trattate adulti dell'uno e dell'altro sesso come incapaci di giudicare e di agire da soli ed avrete fatto molta strada per render reale la loro supposta incapacità. Intorno alla nostra vita quotidiana si va innalzando una fitta siepe di ispezioni, regolamenti, divieti. Molte speranze accompagnano il sorgere della democrazia; ma uno dei suoi difetti è l'impazienza... Appassionate ne sono le aspirazioni filantropiche, appassionato è in essa il desiderio del potere. Ed una delle maggiori difficoltà dell'avvenire sarà forse quella di salvare la libertà individuale nell'industria, come in qualsiasi manifestazione umana, dall'azione invadente ed impaziente della filantropia (2).

(1) Fu Segretario permanente del *Board of trade* per tutto il ventennio 1867-86.

(2) *Lo Stato ne' suoi rapporti con l'industria.*

Le amministrazioni municipali inglesi devono attendere a molti compiti importanti e bastevoli ad assorbirne tutto il tempo e tutte le energie. Esse non possono al tempo stesso governare e trafficare. Se persisteranno ad ingolfarsi in imprese industriali, finiranno, io ne sono convinto, col fare aumentare le tasse, ritardare il progresso delle innovazioni scientifiche affievolendo, se pure non lo spegneranno, quello spirito di individuale iniziativa, al quale in primo luogo è dovuta la supremazia economica che il Regno Unito ha raggiunto in passato.

## Capitolo II.

### Doveri e responsabilità delle Autorità locali

Per quanto abili ed operosi, i consiglieri municipali sono pur sempre uomini e non possono compiere più di una determinata quantità di lavoro, come non è dato loro assolvere quel lavoro in modo soddisfacente, se non dedicandovi tempo e diligenza. I doveri imprescindibili imposti alle amministrazioni municipali rivestono la maggior importanza; le questioni devolute al loro esame esigono la più accurata considerazione e nelle grandi città esse sono sufficenti, ed assai più che sufficenti, ad assorbire tutto il tempo e l'energia degli assessori e dei consiglieri.

Ciò è a dirsi sovra ogni altro per il Consiglio della Contea di Londra.

Sino dall'inizio di tale Consiglio, quando il lavoro impostogli era assai minore e non gli incombeva ancora la responsabilità gravissima dell'istruzione

pubblica, quando il Consiglio non eserciva tranvie nè piroscafi, non nominava la direzione del servizio delle acque, ecc., Lord Rosebery previde il pericolo, e saggiamente consigliò i suoi colleghi a non assumere più di quanto avrebbero potuto compiere efficacemente, o, come egli si espresse, « a non rovinare il sistema cerebro-spinale del Consiglio ».

Mr. Dickinson, presidente del Consiglio nel 1901 e strenuo progressista, nel suo ultimo discorso annuale disse che:

... i lavori dei consiglieri andarono diventando vie più assorbenti: le adunanze del Consiglio furono 35, quelle dei Comitati 646, quelle dei Sottocomitati 790. Queste cifre rappresentano una ingente somma di lavoro. Esclusi i giorni festivi, si ha una media di 7 sedute per ognuno dei giorni feriali della settimana.

Nella discussione sulla legge 1902 per l'istruzione pubblica elementare in Londra, Sir Campbell-Bannermann (1) rilevò « l'eccessivo lavoro del L. C. C. », soggiungendo che « le funzioni sue erano più estese e più ardue di quelle incombenti a qualsiasi altro corpo consimile esistente sul globo ». Nella stessa occasione Sir Edward Grey (2) diceva: « Nessuno potrebbe dar mano alla questione dell'istruzione della città di Londra ed attendervi accurata-

(1) *Leader* de' progressisti, attuale presidente del Consiglio dei ministri.

(2) Ministro per gli affari esteri nell'attuale Gabinetto Campbell-Bannermann.

mente e prestare oltre a ciò il proprio concorso a qualsiasi altro compito compreso nella cerchia d'azione del L. C. C. ».

Mr. Pickersgill, un liberale, diceva lo scorso luglio:

Il servizio dell'istruzione elementare di Londra ha proporzioni così vaste da non poter essere efficacemente disimpegnato se non da un Corpo appositamente eletto a quel solo fine. L'istruzione pubblica di Londra rappresenta un lavoro almeno doppio di quello del paese di Galles, e quasi equivalente a quello della istruzione di tutta la Scozia. È ovvio che non si tratta più dell'istruzione di una Contea sola, ma di un intero popolo. È un errore l'addossare un lavoro di tanta mole e di tanta importanza ad un'amministrazione che già deve sopportare il pesante fardello delle mansioni affidate per legge ai municipi. È impossibile che il County Council di Londra possa efficacemente attendere all'istruzione, nonchè a tutti gli altri suoi compiti, ed il risultato è stato che la direzione dell'istruzione pubblica a Londra è caduta nelle mani di una burocrazia accentratrice (1).

Il Dr. Macnamara, altro liberale, manifestava lo stesso pensiero. L'istruzione di Londra, egli diceva,

... abbraccia 25,000 insegnanti governativi, poco meno di 1,000,000 di allievi, ed una spesa di circa fr. 100,880,000 all'anno. Nei riguardi finanziari questo servizio uguaglia tutti gli altri servizi pertinenti al County Council. Il lavoro richiesto dall'istruzione di Londra è pari a quello

(1) *The Times*, luglio 24, 1906.

di tutta la Scozia, ove però detto lavoro è suddiviso in 928 direzioni scolastiche. La soppressione dell'Ufficio scolastico di Londra è stato un pericoloso salto nel buio, e da quell'epoca l'istruzione è malauguratamente caduta nelle spire della burocrazia. Il lavoro che vi si riferisce è compiuto a porte chiuse, ed è alla mercè dei funzionari, perchè ai consiglieri manca il tempo di attendervi. La spesa per gli impiegati da fr. 3,127,280 nel 1904 è salita nel 1906 a fr. 7,566,000 (1).

Mr. Birrell, l'attuale ministro per l'istruzione pubblica, diceva «essere sua opinione che il compito imposto al Consiglio di Londra di sopraintendere all'istruzione di 750,000 a 800,000 scolari eccede le forze del Consiglio medesimo» (2).

Non sono quindi solo nella mia convinzione, e posso citare, non soltanto il Duca di Norfolk, Lord George Hamilton, Sir Melvill Beachcroft ed altri Unionisti, ma benanco i capi dei liberali e progressisti, Sir Campbell-Bannerman, Lord Rosebery, Sir Grey, Mr. Birrell ed altri, i quali tutti hanno riconosciuto come il Consiglio di Londra è oberato di lavoro, dal che ne consegue che esso non può assumere — con speranza di riuscita — e non dovrebbe quindi assumere, l'esercizio d'industrie o qualsiasi altra funzione che esso non abbia obbligo assoluto e tassativo di compiere.

(1) *The Times*, luglio 24. 1906.
(2) Ibid.

Il Consiglio però ha sempre dimenticato il saggio avviso di Lord Rosebery.

Molti consiglieri infatti sono assetati di fornire l'acqua a Londra, ardono dal desiderio di provvedere il gas, pensano di poter erigere case a molto miglior prezzo dei costruttori londinesi, dirigere tranvie con esito più soddisfacente che le società tranviarie, assumere assicurazioni contro i danni degli incendi assai più economicamente delle compagnie private, provvedere a rischio e carico dei contribuenti abitazioni operaie migliori di quelle offerte dalle società edilizie, impiantare alberghi popolari, far correre battelli sul Tamigi, esercire aziende pignoratizie (Monti di pietà), macelli, e non so che altro ancora. Io ignoro che cosa essi consentirebbero di lasciare all'iniziativa ed all'attività privata e quale commercio o quale industria non vorrebbero intraprendere e monopolizzare.

Questa tendenza sembra a me un errore grave, come quella che debba inevitabilmente condurre ad un aumento di balzelli municipali ed al rincaro di tutti i servizi e di tutti i generi indispensabili alla vita.

Mi balenò tempo addietro l'idea che la dimostrazione più convincente del lavoro eccessivo imposto al Consiglio di Londra (presa questa città come tipo delle grandi amministrazioni municipali) e della impossibilità assoluta in cui si trovano i suoi membri di consacrare tempo e studio ai multiformi e

innumeri loro doveri, sarebbe stata semplicemente la ristampa e la diffusione dell'ordine del giorno di una ordinaria seduta settimanale. Porre sott'occhio al pubblico un documento siffatto sarebbe stata la dimostrazione più esauriente della tesi da noi svolta nel presente capitolo.

Ma la via da me divisata mi è stata sbarrata dal fatto che la ristampa di un qualunque ordine del giorno settimanale riuscirebbe più voluminosa di questo mio piccolo lavoro...

Sir Melvill Beachcroft (1) mi ha cortesemente mandato gli ordini del giorno delle sedute del luglio 1906. Constano ognuno di 100 pagine in-folio, uno poi supera le 200. Procurerò di riassumere brevemente quello del 31 luglio per dar un'idea più esatta del lavoro cui deve attendere il Consiglio. Avverto però che il suddetto « ordine del giorno » è all'incirca il doppio di quelli che si hanno in media.

1. Viene in testa la relazione del Comitato di finanza contenente 13 deliberazioni, molte delle quali importantissime ed involventi somme rilevanti. Il numero 3, ad esempio, autorizza pagamenti per più di fr. 56,645,000; il n. 10 approva prestiti a varii Consigli dei Borghi per una somma superiore a fr. 2,259,800; al n. 13 un prestito di 504,400 franchi alla Hackey Union per scopi atti-

(1) Consigliere del L. C. C. sin dall'origine, poi vicepresidente; primo presidente dell'Ufficio per il servizio idrico della Metropoli costituito nel 1903.

nenti alla legge sui poveri; al n. 15, un altro prestito di fr. 807,040 a Kensington, ecc.

2. Segue la relazione del Comitato per le proposte generali, con 11 raccomandazioni. La prima propone aumenti di stipendio a parecchi capi di servizio; la terza raccomanda modificazioni alle norme sui salari e le ore di lavoro. La quarta tratta del sistema da seguire in avvenire per la distribuzione delle cariche nei differenti servizi.

3. In terzo luogo viene un'altra relazione del Comitato delle proposte generali, che tratta largamente di un progetto relativo al fondo pensioni e di previdenza, materia questa complicatissima.

4. Un rapporto del Comitato di finanza sullo stesso argomento.

5. Una relazione interlocutoria del Comitato dei miglioramenti edilizi sul modo migliore per sistemare il rettifilo della sponda fra Wellington Street ed il Palazzo di Giustizia.

6. Un rapporto del Comitato per l'istruzione, che raccomanda l'approvazione della spesa di franchi 717,760 per un'area destinata alla scuola di Berner Street.

7. Un altro rapporto dello stesso Comitato perchè si istituiscano 800 anzichè 1200 borse di studio. Era stato infatti precedentemente stabilito che tali borse non avessero a rinnovarsi indefinitamente.

8. Rapporto del Comitato di finanza sullo stesso argomento.

9. Rapporto del Comitato per i fabbricati chiedente l'autorizzazione ad ordinare progetti per una nuova sede del Consiglio presso il Ponte di Westminster.

10. Comitato per le strade: 5 proposte di spese per circa fr. 3,683,000, sotto vari capitoli.

11. Lo stesso Comitato: raccomandazioni circa i salari ed assegni del personale tranviario.

Ma debbo affrettarmi alla fine.

12. Commissione per la fognatura principale.

13. Commissione d'igiene. Si aggiorna.

14. Commissione per l'istruzione: trentasei proposte di nuove scuole per una spesa di fr. 2,259,800; una nuova graduazione dei salari, ecc.

15. Commissione per l'istruzione: 343 paragrafi che portano più di 270 proposte.

16. Commissione per i manicomii: raccomandazioni per nuovi adattamenti.

17. Comitato per l'edilizia.

18. Comitato per l'edilizia: 12 raccomandazioni, oltre un buon numero di deliberazioni approvanti quelle già passate dai Consigli dei Borghi.

19. Comitato per i fabbricati municipali: 12 raccomandazioni.

20. Ancora il Comitato per i fabbricati comunali.

21. Commissione per il servizio dei pompieri: 15 raccomandazioni.

22. Commissione per le strade: 54 raccomandazioni circa il funzionamento delle tranvie, il

sistema di trazione elettrica da adottarsi, ed altre importanti questioni.

23. La stessa Commissione: proposte di 21 nuove linee tranviarie. Probabilmente verranno rinviate.

24. Relazione collettiva delle due Commissioni per le strade ed i miglioramenti edilizi: proposta di nuova linea tranviaria fra Lewisham e Lea Green, opere di miglioramento ad High-Road e Lee.

25. Comitato per le case operaie: 6 raccomandazioni con una spesa di oltre fr. 116,100. Da rinviarsi.

26. Commissione per i miglioramenti edilizi: 8 raccomandazioni involventi una spesa preventivata oltre fr. 30,264,000. Probabile rinvio.

27. Commissione per i miglioramenti edilizi n. 2: riflette il rettifilo nord dello Strand.

28. Commissione per i miglioramenti edilizi n. 3: 15 deliberazioni.

29. Commissione del governo locale: 3 deliberazioni relative alle elezioni, alle iscrizioni elettorali.

30. Commissione per la fognatura principale: 24 raccomandazioni circa il servizio della fognatura di Londra.

31. Commissione per i parchi e luoghi pubblici: 22 raccomandazioni per i parchi di Londra.

32. Comitato parlamentare: rapporto su divisioni di immobili

33. Comitato parlamentare n. 2: 4 raccomandazioni.

34. Commissione per la tutela degli interessi pubblici: relazione sui regolamenti per il lavoro dei fanciulli e sul commercio esercitato nella pubblica via a mezzo di persone inferiori ai 16 anni.

35. La stessa Commissione n. 2: 6 raccomandazioni.

36. Commissione d'igiene: 3 raccomandazioni.

37. Commissione per i corsi d'acqua: 11 raccomandazioni. Si rileva un disavanzo di fr. 1.291.000 nella gestione di un anno dei piroscafi municipali sul Tamigi. Il rapporto contiene importanti suggerimenti intorno agli straripamenti del Tamigi.

38. Commissione dei magazzini municipali: 9 raccomandazioni per acquisto di magazzini e riordinamento del personale.

39. Commissione per i Teatri e concerti: 8 raccomandazioni per costruzione, ecc., di edifici, e circa la proposta di un'esposizione dell'« Impero Britannico ».

40. Commissione per le pensioni del personale: 3 raccomandazioni.

41. Commissione per le pensioni degli insegnanti: 2 raccomandazioni.

42. Comitato per i Musei e Archivi: 2 raccomandazioni, che suggeriscono Regolamenti « per il buon governo di Londra ».

43. Commissione di finanza: rapporto intorno ad alcune valutazioni di capitali per un importo di circa fr. 5,044,000.

Seguono 18 mozioni di iniziativa consigliare.

Naturalmente convien ricordare che tutte queste proposte sono state prese in esame dai Comitati, ma ciò se riveste importanza in relazione ai lavori collettivi del Consiglio, lumeggia vie più la mole di lavoro imposto ai singoli consiglieri. Ho già detto che l'ordine del giorno del 31 luglio è circa il doppio di quelli ordinari.

Senza tener conto delle relazioni stampate riflettenti argomenti da discutere in tornate successive e che erano state distribuite soltanto perchè i consiglieri avessero modo di prenderne cognizione, vi erano 38 relazioni di Commissioni ed oltre 500 deliberazioni da far passare nel corso di un pomeriggio! Dico da « far passare », perchè ben lungi dal poter formare oggetto di esame e discussione, debbono essere e sono infatti fatte passare a precipizio.

Molte materie dell'ordine del giorno presentavano una importanza grandissima; parecchie involgevano questioni difficili e complicate; si trattava di milioni di denari dei contribuenti, ma esse dovevano assolutamente « passare ».

Nè qui sta il tutto. Vi sono molti enti importanti nei quali al Consiglio della Contea di Londra spetta in gran parte la nomina degli amministratori. Cito

soltanto l'ufficio per le acque di Londra e l'ufficio per la conservazione del Tamigi.

E chi sono coloro sui quali vengono gettate tutte queste responsabilità involgenti la salute, il benessere, la prosperità ed anche la solvibilità finanziaria di Londra?

Certo, sono persone di alta posizione sociale, di specchiata riputazione e di grande abilità. Tutti, nessuno escluso, hanno il desiderio vivissimo di compiere il proprio dovere verso gli elettori, verso il paese; molti fra essi hanno dedicato la loro vita intera al servizio di Londra e, indipendentemente dal condividere o meno le loro vedute, dobbiamo riconoscere francamente e senza riserve i titoli che hanno acquistato alla gratitudine nostra.

Ma tutto ciò non infirma, anzi rafforza il nostro argomento. Chi sono queste persone? Due sono ministri del Gabinetto. Il ministro d'agricoltura ha certamente un compito più che bastevole negli affari del suo Dicastero e nella politica generale dell'Impero. Il ministro dell'interno poi, a prescindere da ogni altra considerazione, non dovrebbe appartenere a qualsiasi amministrazione locale (1). Parecchi sono membri del Parlamento, altri avvocati, commercianti, ecc., tutti uomini occupatissimi che possono dedicare una parte soltanto del loro

(1) Corre voce che nè Lord Carrington nè Mr. Burns intendano ripresentarsi candidati alle prossime elezioni del L. C. C.
Non ne fanno parte attualmente. *(N. del T.)*.

tempo all' amministrazione municipale. È senza dubbio un gran vantaggio che persone siffatte siedano nel Consiglio e vi portino il beneficio della loro esperienza ed abilità. Ma dal canto suo il Consiglio non dovrebbe costringere i proprî membri ad un lavoro così improbo, nè assumere tante funzioni non indispensabili. Date le condizioni di fatto, sembrerebbe ridicolo, se pur non fosse cosa tanto seria, il vedere un corpo siffatto assumere l'esercizio delle tranvie, l'impianto di stazioni generatrici di energia elettrica, la navigazione del Tamigi con vaporini, e tante altre imprese industriali, che richiedono a milioni i denari dei contribuenti.

È evidente che il lavoro occorrente a tutto ciò non è in realtà disimpegnato dal Consiglio e neppure dalle Commissioni; esso è in realtà opera del personale degli uffici.

Il Consiglio municipale di Londra è il caso tipico per eccellenza, ma in tutte le grandi amministrazioni municipali inglesi si sta creando una burocrazia gigantesca.

Queste burocrazie sono unite in una grande organizzazione, l'Associazione dei municipi che, come vedremo in un capitolo successivo, ha già, sia pure con tutte le migliori intenzioni, creato ostacoli ed impedimenti al progresso del paese.

Qui rileverò ancora come più cresce il sacrificio di tempo e di lavoro richiesti agli amministratori, più si acuisce la difficoltà di assicurare candidati

adatti per le cariche municipali, particolarmente per quelle del Consiglio di Londra, e che torna assolutamente impossibile ai consiglieri comunali dedicare a quelle gigantesche imprese il tempo e le cure che esse esigono per essere condotte con profitto e con buon successo.

## Capitolo III.

### L'aumento dei debiti municipali

---

Non occorre dilungarci sull'enorme aumento dei debiti municipali. I fatti parlano da soli. Nel 1883-4 il totale ammontava a fr. 4,867,460,000, cifra già ingente; nel 1903-4, giusta le ultime statistiche complete a nostra disposizione, era salito a franchi 11,828,180,000, un aumento quindi di franchi 6,960,720,000 in venti anni, e l'aumento tuttora prosegue più celeremente che mai.

Non è pertanto da meravigliare se Lord Goschen, Sir Henry Fowler, ed altre insigni autorità finanziarie hanno richiamato l'attenzione pubblica sulla gravità della situazione. Il defunto ministro del tesoro (Mr. A. Chamberlain) ritenne necessario dare al paese un monito solenne. Nella sua esposizione finanziaria egli rilevò il fatto che in dieci anni, dal 1880 al 1890, i prestiti emessi in Inghilterra e nel paese di Galles erano cresciuti di fr. 1,563,640,000.

Nei dieci anni dal 1890 al 1900, l'aumento ulteriore fu di fr. 2,395,800,000, mentre nei due anni dal 1900 al

1902 l'aumento non fu minore di fr. 1,235,780,000. In altre parole, l'aumento più recente supera di due volte e mezzo quello verificatosi dal 1890 al 1900, e di oltre quattro volte quello avutosi dal 1880 al 1890. Nei vent'anni dal 1880 al 1900, mentre in Inghilterra e nel paese di Galles i debiti locali si accrescevano di fr. 3,958,440,000, i debiti dello Stato si riducevano di fr. 3,329,040,000. Nei tre anni fiscali compiutisi col 31 marzo 1902, le amministrazioni municipali del Regno Unito hanno contratto prestit per oltre fr. 2,597,660,000.

Vorrei poter dire che anche in questi due ultimi anni i debiti dello Stato si sono ridotti, ma sfortunatamente è risaputo che così non è. Lord Welby, presidente della Commissione di finanza della più grande amministrazione municipale inglese, metteva in luce l'impressionante aumento delle tasse.

Il ministro delle finanze, diceva, dovrebbe cercare il trave che si trova nel suo occhio prima di cercare il fuscello nell'occhio dei municipi.

È dubbio quale sia il fuscello e quale il trave. Per me credo si tratti di travi in entrambi i casi. Io avrei desiderato che il presidente della Commissione di finanza di Londra estraesse il trave o la pagliuzza, qualunque fosse, dall'occhio del ministro e che questi a sua volta liberasse l'occhio del presidente... Sfortunatamente ci tocca pagare e in misura assai gravosa e per l'uno e per l'altro.

Qualche amministrazione locale è però più prudente delle consorelle. I Consigli di Contea, fatta

eccezione di quello di Londra, hanno contratto prestiti assai minori che le nostre grandi città, e sul mercato monetario si vanno accentuando sempre più le distinzioni fra le obbligazioni dei varii enti locali. Il *Financial Times*, in un articolo dal titolo « Municipi e Mercato finanziario », nel numero del 26 maggio, rilevava che nello spazio di una settimana si erano avute tre emissioni di titoli municipali — titoli tutti qualificati per investimenti pupillari e di solidità verosimilmente ineccepibile e fruttanti tutti lo stesso interesse — al prezzo di 84, 88 ½ e 92 % rispettivamente, per West Ham, Croydon ed il Consiglio della Contea di Surrey. L'articolo osservava:

Risulterebbe provato dalla grande differenza fra i prezzi d'emissione di questi prestiti, che si va delineando una graduatoria di credito; in altre parole, le obbligazioni di alcune amministrazioni municipali, sebbene canonizzate dal crisma di investimenti pupillari, cominciano ad essere ritenute più aleatorie di altre. E non è priva di significato la circostanza che il municipio (West Ham) il quale ha imposto lo sforzo maggiore ai suoi contribuenti, è precisamente quello che vede maggiormente disprezzate le proprie cartelle.

Il *Financier* stampava dal canto suo:

Le cartelle 3 % del Consiglio della Contea di Londra, quotate lo scorso anno ad oltre 97½ e nel 1902 a 101 ½, valgono ora soltanto 88 ¼. Se il Consiglio volesse ora emettere un prestito al 3 per cento difficilmente

potrebbe collocarlo a più di 85, di guisa che esso è non più in grado di trovar credito al 3 %, ed i prestiti potranno in avvenire contrarsi solo a patti tali da rendere praticamente impossibile l'investimento rimunerativo di capitali in aziende industriali municipali.

Oggigiorno la differenza di prezzo fra le cartelle di West Ham e quelle di qualunque Contea supera il 10 %.

Si è giudiziosamente proposto che ai Comuni debba esser lecito contrarre prestiti solo nella misura del gettito di due annate delle imposte dirette, e che per aver facoltà di far debiti oltre questo importo debbano i municipi ricorrere al Parlamento. Quando l'autorizzazione al prestito sia chiesta per scopi necessari e pratici, essa non può mancare. Così, ad esempio, Huddersfield ha fatto un prestito per l'importo non di due anni di imposta, ma di sette anni, Stockton di sette, Halifax di sei, Blackburn di cinque e tre quarti, ed in molte altre importanti città il debito eccede il gettito dell'imposta di oltre quattro volte. Londra fa eccezione, ma se Londra continua ad emettere prestiti nella misura praticata ultimamente, essa non conserverà più a lungo questa condizione di superiorità.

Inoltre, come osservava Sir Alexander Henderson (1) all'assemblea tenuta nel giugno 1905 dalla Lega per la libertà dell'industria:

(1) Deputato e presidente della Compagnia del *Great Central Railway*.

Noi vediamo che dove i debiti aumentano, ciò accade pressochè invariabilmente per ampliare le municipalizzazioni, e là dove troviamo i debiti eccedere di molto l'importo di due volte l'imponibile, l'aliquota dell'imposta è in costante aumento. Ho davanti a me un elenco di 78 fra le principali città. In undici di esse il debito così detto « produttivo », cioè quello contratto per imprese di luce elettrica, tranvie, mercati, acquedotti e simili, è inferiore al 50 % all'amontare dell'imponibile, e l'aliquota vi è parimenti fra le più miti, cioè 5 scellini, 2 denari (fr. 6.45) per Ls. (fr. 25.22), esclusa la tassa per l'assistenza dei poveri. Là dove cresce la proporzione del debito all'importo dell' imponibile, cresce pure costantemente l'aliquota o saggio dell'imposta. Ad esempio ho citato undici città con un totale debito inferiore al 50 % dell'imponibile. In altre sedici città dove il debito supera il 50 % ed è inferiore al 100 dell' imponibile le tasse salgono tosto a 5 sc. 5 d. (pari a circa fr. 6.75 per Ls.). In venticinque municipi il debito si aggira fra il 100 e il 200 % dell'imponibile e l'aliquota d'imposta cresce a fr. 7.05. Nelle altre ventisei città in cui il debito supera il 200 % vi troviamo l'aliquota più alta, cioè 6 sc. per Ls. (circa fr. 7.50). Perciò quando si riesca a limitare le municipalizzazioni, si è pressochè certi di conseguire una corrispondente mitigazione delle imposte.

Fortunatamente si notano indizi che Governo e paese stanno aprendo gli occhi al pericolo di fallimento cui alcuni municipi vanno incontro.

Il municipio di Glasgow progettò e chiese di aggiungere al suo già enorme debito tre quarti di mi-

lione per abitazioni popolari, ma la Commissione della Camera per gli affari della Scozia negò la sua approvazione. La Commissione parlamentare per i mutui dello Stato per opere pubbliche rifiutò il prestito di fr. 680,840 all'Ufficio scolastico di West Ham perchè le tasse raggiungevano già colà il saggio di 10 sc. 2 d. (pari a fr. 12.70) per sterlina, mentre il Consiglio di Contea di Londra pochi giorni addietro infliggeva un severo biasimo al Consiglio del Borgo di Fulham per i suoi debiti troppo elevati. Invero nel 1898 Fulham aveva un debito di franchi 2,613,135. L'anno appresso si creavano i Consigli dei Borghi ed oggi il debito di Fulham è salito a fr. 13,002,927, in misura assai superiore all'aumento della materia imponibile.

Quanto l'Inghilterra abbia superato gli altri Stati nel contrarre debiti è dimostrato chiaramente dalla seguente tabella compilata dal maggiore Darwin (1):

*Statistica dei debiti municipali.*

| Stati | Anno | Debito per abitante |
|---|---|---|
| Inghilterra . | 1898 | Fr. 211.76 |
| Stati Uniti . | 1890 | » 61.49 |
| Francia . . | 1899 | » 93.16 |
| Italia . . . | 1889 | » 37.47 |
| Belgio . . . | 1880 | » 105.88 |

È a rammaricare che non si abbiano le cifre riferentisi ad una stessa annata.

(1) *Municipal Trade:* L'aliquota per l'Inghilterra è salita nel 1903 a Ls. 11 e 16 sc.

Concludendo, è apprezzamento moderato il ritenere che il grande aumento dei debiti municipali ha fatto rinvilire il corso di questa categoria di valori all'incirca del 10 %. Se così è, tutti i grandi prestiti, fatti a qualsivoglia scopo, costeranno ai contribuenti un terzo per cento di interesse in più. Ciò equivale in sostanza ad una maggiore spesa che deve necessariamente venire dedotta dal supposto profitto degli investimenti così detti «rimunerativi».

Le cartelle del Consiglio della Contea di Londra dovrebbero essere il primo titolo municipale del mondo ed invece stanno sotto le obbligazioni della *City* di Londra, sotto quelle dell'Azienda delle acque, sotto (se pure di poco) ai titoli di molte Contee; esse sono meno apprezzate che le obbligazioni di parecchi Comuni il cui credito non ci saremmo mai aspettato di veder posto a pari o benanco più in alto di quello della Metropoli; cito ad esempio Chichester, Nottingham, Oxford, Portsmouth e Townbridge Wells. Ciò fa certo molto onore a quei Comuni, ma è piuttosto umiliante per i Londinesi.

## Capitolo IV.

### Questioni operaie

Altra obiezione di molto momento si è che quanto più Stati e municipi si lasciano trascinare in imprese industriali, tanto più si troveranno impigliati in conflitti di lavoro.

Chiunque conosca le questioni gravi che numerose sorgono tuttodì fra capitale e lavoro, ammetterà l'importanza assoluta del precetto che le autorità governative e locali abbiano a conservare in questioni siffatte la più stretta neutralità.

Verosimilmente la maggioranza dei lavoratori in ogni ramo ritiene di essere retribuita al di sotto del giusto. Ciò accade non soltanto per gli artigiani, ma per i giudici, pel clero, per gli ufficiali di terra e di mare, e ben si può dire in genere per l'umanità intera. Le questioni di mercedi e salari involgono poi molteplici elementi: la natura più o meno gravosa, la maggiore o minore durata del lavoro, il grado di sforzo muscolare o mentale richiesto, la posizione

sociale, sono tutti elementi da esser posti sulla bilancia.

I salari degli impiegati pubblici inglesi hanno già creato molti ardui problemi al Governo, alla Camera ed ai municipi.

Mr. Sims ci racconta in proposito un gustoso aneddoto:

Un pastore di campagna che guadagnava fr. 18.50 la settimana se ne venne qualche tempo fa a Londra con una lettera di raccomandazione per un consigliere distrettuale, mercè il quale ottenne di esser assunto come spazzino con circa fr. 33 la settimana. Un impiegato, persona istruita, alle dipendenze del consigliere la cui influenza aveva fatto avere il posto al pastore, incoraggiato da tale generoso interessamento, chiese al suo principale un aumento di salario. Egli percepiva 29 franchi per settimana e ne domandò circa 32.50. Gli toccò un reciso rifiuto. Riflettendo ai casi suoi, l'impiegato manifestò al proprio principale l'avviso che forse quèsti avrebbe potuto farlo pure arrolare come spazzino, il che gli avrebbe fatto guadagnare circa mezza lira di più di quanto aveva domandato. Si ebbe in risposta il licenziamento entro 15 giorni « per impertinenza » (1).

In Manchester, sopra 120,000 elettori, più di 18,000 sono dipendenti del municipio. In Plymouth gli impiegati municipali raggiungono il 5 % degli elettori. In Australia il *Melbourne Argus* c'informa

(1) G. N. Sims: *The bitter cry of the middle classes*, nella *Tribune*, 24 luglio 1906.

che « i dipendenti dello Stato costituiscono già una decisa maggioranza nelle liste elettorali ».

Il 23 marzo, discutendosi alla Camera dei Comuni delle mercedi nelle fabbriche e nei cantieri del Governo, Mr. Balfour (1) diceva:

Un pericolo al quale questa Camera ed i municipi si trovano esposti è l'eventualità di subire pressioni elettorali dirette a modificare il saggio dei salari a vantaggio degli *impiegati*, ma in ultima analisi a danno delle classi lavoratrici di tutto il paese. Egli crede che un pericolo gravissimo si accompagni all'aumento nel numero dei lavoratori direttamente dipendenti dallo Stato. Egli non approva tale sistema; i discorsi che ha uditi gl'incutono, malgrado la loro moderazione, e sebbene consenta nella sostanza loro, il timore che il pericolo sia anche più imminente di quanto prevedesse.

Mr. Balfour rilevava ancora assai giustamente che:

... vi è una semplicità attraente nella teoria astratta che lo Stato nulla debba fare, ma vi è un pericolo vero e reale nel principio opposto che lo Stato debba fare ogni cosa.

Per me dichiaro che non mi associo alle vedute di Mr. Balfour. Non temo che lo Stato possa mai fare tutto, mi spaventa bensì la eventualità che Stato e municipi facciano o tentino almeno di fare troppo.

È chiaro che lo Stato e più ancora i municipi possono trovarsi in posizione assai critica quando i

(1) Presidente dell'ultimo Gabinetto unionista.

loro dipendenti chiedano, sia pure senza giusto motivo, aumenti di salari.

Molti rilevano con grave apprensione il continuo aumento del numero degli impiegati governativi e comunali; autocrazia va diventando sinonimo di burocrazia.

Mr. Taylor, segretario generale della Associaciazione degl'impiegati municipali, nell'assemblea della sezione locale di detta associazione tenutasi ad East Ham il 20 settembre, diceva:

> ... vi sono, in cifra tonda, 70,000 impiegati municipali a Londra e nei dintorni, e se tutti fossero organizzati non vedo che cosa non potrebbero ottenere. Il Consiglio di Contea occupa 30,000 impiegati; ma solo una minima parte di essi appartiene a qualche lega.

Mr. P. J. Tevenan, l'anima dell'organizzazione, diceva:

> Quanto agli impiegati municipali, il loro numero va avvicinandosi al milione. Egli ritiene che le municipalizzazioni siano mezzo ad un fine, ed il fine sia d'instaurare nel prossimo avvenire la nazionalizzazione di tutte le industrie del paese (1).

Gli atti dell'undecima assemblea annuale dell'Associazione degli impiegati municipali, tenutasi lo scorso anno, riferiscono quanto appresso:

> Mr. Keir Hardie disse che quale socialista egli era fautore convinto dell'organizzazione fra impiegati muni-

(1) *East Ham Echo*, 21 settembre 1905.

cipali, e ne notava con soddisfazione il meraviglioso incremento. Nello scorrere giorni addietro qualche documento parlamentare gliene venne uno sotto gli occhi che lo fece stupire perchè vi rilevò che in questo paese i salariati municipali superano i 2 milioni; e poichè il totale dei salariati è di 14 milioni, il suddetto rilievo riusciva di molto interesse. Osservò pure che nel 1903, mentre vi era stata una generale diminuzione di salari, solo quelli degli impiegati municipali erano aumentati; anzi poteva dire che erano raddoppiati (1).

Questo rilievo è assai suggestivo. L'influenza enorme che gli impiegati municipali possono esercitare ed esercitano nelle elezioni locali unicamente nell'interesse della loro classe, è tema che il pubblico non può considerare con indifferenza. L'Associazione degli impiegati municipali, per indurre il personale dipendente dai municipi ad associarsi. mette in vista la « meravigliosa influenza nelle elezioni municipali » che essi sarebbero in grado di spiegare.

Davanti la Commissione d'inchiesta delle due Camere sulle municipalizzazioni, Mr. James Kelly. di Glasgow, citava una circolare elettorale diramata da Mr. Ferguson, capo colà del partito indipendente del lavoro, che patrocinava i candidati favorevoli e combatteva quelli avversi alle deliberazioni di aumento di salari agli operai ed altri dipendenti del municipio di Glasgow.

(1) *Lloyd's Newspaper*, 28 maggio 1905.

In molti centri il numero dei salariati municipali raggiunge il 5 ed anche l'8 per cento degli elettori ed è a tener presente che per l'interesse personale in causa, essi vanno a votare in proporzione ben maggiore della massa degli elettori.

Sono i consiglieri comunali che debbono regolare i salari dei loro elettori. È ovvio il pericolo di patteggiare i voti contro i salari. I nostri amministratori comunali si troveranno in una posizione difficile, per non dire insostenibile. Forsechè si tratta solo di pericolo immaginario? New York insegni. I difensori della Tammany negano che vi siano atti di vera corruzione, ma intanto gli elettori appoggiano i candidati dai quali a loro volta avranno aiuto; i candidati, cioè, che moltiplicheranno gli impieghi e ne nomineranno i titolari. Non è questa una prospettiva tale da allontanare gli uomini dabbene dall'accettare la candidatura?

Il risultato inevitabile di tutto ciò sarà che invece di avere gli impiegati e salariati municipali sotto il controllo del Consiglio comunale, vedremo questo assoggettato al controllo del personale! Ed in pratica non sarà il Consiglio a nominare i suoi dipendenti; saranno i dipendenti che nomineranno il Consiglio.

L'esercizio ferroviario di Stato ci dà eloquenti insegnamenti in proposito. Nello Stato di Vittoria, ad esempio, l'esercizio ferroviario governativo ha dato risultati tanto disastrosi che il Governo nominò

una Commissione d'inchiesta; e questa ebbe a riferire:

Il servizio è disorganizzato, l'inframettenza politica si manifesta dappertutto. La Commissione raccomanda la separazione totale dell'azienda ferroviaria dallo Stato e di sottoporla ad uno speciale ufficio, composto di cinque amministratori con un direttore generale. Così facendo la relazione afferma che si può calcolare sopra un risparmio annuale di fr. 9,205,300, ivi compresa una generale riduzione dei salari (1).

Il disavanzo della gestione ferroviaria fu infatti. in sei anni, di fr. 50,440,000 e la Commissione l'attribuì agli eccessivi salari ed al numero soprabbondante degli impiegati. Per le regioni che accennerò brevemente non si procedè a riforme adeguate e il disavanzo continuò. Infatti l'esercizio delle ferrovie australiane è stato generalmente passivo ed ha arrecato un'ingente perdita agli Stati. Per l'anno 1901-1902 si hanno le cifre seguenti:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Queensland . . . . | perdita: | Fr. | 11,349,000 |
| Vittoria . . . . . . | » | » | 7,329,020 |
| Nuova Zelanda . . . | » | » | 3,102.060 |
| Tasmania . . . . . . | » | » | 2,925,520 |
| Australia Sud . . . . | » | » | 1.866.280 |
| Nuova Galles Sud . . . | » | » | 832,260 |
| | Totale perdita: | Fr. | 27,414,140 |
| Contro un profitto nell'Australia Occidentale di . . . . . . . | | » | 302,640 |
| Sbilancio passivo per l'annata . . | | Fr. | 27,111,500 |

(1) *Times*, 18 settembre 1905.

Per le ferrovie di Vittoria la sovra ricordata Commissione d'inchiesta nominata dal Governo propose varie economie che sono riferite in un istruttivo articolo dell'*Economist*. Ma l'autore soggiunge:

È già manifesto che queste proposte incontreranno fiera opposizione dagli impiegati, che a differenza della Direzione, la quale è « disorganizzata se non benanco demoralizzata », sono organizzati saldamente. La relazione soggiunge che si sono costituite sette associazioni fra gli impiegati ferroviari allo scopo dichiarato di proteggere i diritti ed i privilegi di tutti i soci. Contro la prepotenza di queste associazioni, le quali annoverano nelle loro file precisamente coloro il cui dovere sarebbe di attuare la politica ferroviaria del paese, ma che si schierano contro ogni tentativo di riforma suscettibile di restringere gli asseriti loro diritti e privilegi, il Governo lotterà invano, a meno che esso abbia il coraggio di affrontare uno sciopero generale. Il segretario della associazione (un macchinista) in un lungo discorso denunciò la relazione della Commissione con linguaggio intemperante, qualificando le asserzioni di essa quali « bugie », dicendo che « uno dei principali testimoni era un perito espulso da un'altra colonia », che la Commissione aveva fatto « opera abbominevole e vergognosa », e così via. Tutti questi sproloquii furono sottolineati da « applausi fragorosi e prolungati », ecc., ecc. Il presidente dell'Assemblea legislativa dello Stato, presente al *meeting*, dichiarò che « egli, come sempre, nutriva piena simpatia per le classi operaie della colonia », così « altri membri del Parlamento si espressero in modo ambiguo; uno di essi incitò anzi i

ferrovieri a prepararsi per il dì della *prova, che certo sarebbe spuntato* » (1).

Il male si palesò così serio che il Governo di Vittoria propose di togliere il diritto elettorale comune a tutti i salariati governativi, costituendo di essi una speciale sezione del corpo elettorale, così da conferire loro solo un'influenza ed una rappresentanza limitate.

È sintomatico che nel febbraio del 1904, due settimane prima della data indetta per le elezioni del Consiglio della Contea di Londra, il Consiglio diede alle stampe come documento ufficiale un rendiconto che elencava gli aumenti di mercede accordati ai dipendenti del Consiglio nel quinquennio 1899-1904. Il Consiglio in quell'epoca deliberò l'esecuzione ad economia di molte opere pubbliche, invece di addivenire a contratti con impresari e costruttori. Perciò l'elenco comprendeva una lunga lista di aumenti di salari agli operai delle industrie edilizie e meccaniche, nella misura di 16.33, e 38 % di aumento.

Circa questi aumenti l'*Engineering* (2), periodico della maggior autorità, osservava che, secondo le statistiche del Ministero per l'industria, il saggio

(1) *Victorian Railway Administration*, nell'*Economist*, 9 novembre 1905.

(2) 26 febbraio 1904. Veggasi pure H. R. Meyer: *Municipal Ownership in Great Britain*.

medio complessivo delle mercedi edilizie e metallurgiche non era cresciuto dell'*un* per cento.

Il rimpianto Lord Farrer diceva: « Infine, i servizi municipali, per quanto buoni, non hanno scansato un pericolo ben atto a rendere vie più cauti i pubblici amministratori non desiderosi di estendere le loro mansioni industriali « la difficoltà, cioè, dei rapporti con numerosi dipendenti » .

Nessuno che abbia osservato la pressione che i funzionari possono esercitare sul Governo col tramite di deputati, farà poco caso di questo pericolo (1).

« Quale scusa accettabile, scrive il maggiore Darwin, si può addurre per gravare i lavoratori sia come contribuenti, sia come consumatori, assottigliando le loro risorse, allo scopo di elevare al di sopra del livello comune le risorse di un numero relativamente esiguo di operai, i quali pur vivono nello stesso luogo e compiono lavoro eguale? Perchè dovrebbe soffrire pregiudizio l'operaio dell'industria privata all'intento di avvantaggiare l'operaio municipale? Il desiderio da tutti noi condiviso di vedere migliorate le condizioni dei lavoratori municipali non giustifica in guisa alcuna un procedimento consimile (2).

« Il risultato finale della nostra attuale politica, dice Herbert Spencer, sarà la risurrezione del despotismo. Un esercito disciplinato di ufficiali civili, somigliante ad un esercito di ufficiali militari, conferisce al proprio capo

(1) *The State in its Relation to Trade* (Lo Stato di fronte all'industria).

(2) *Municipal Trade.*

un potere supremo, un potere che ha spesso condotto ad usurpazione e tirannia, come nell' Europa medioevale, come al Giappone, anzi ben anco nell'età nostra e presso i nostri vicini provocato rivolgimenti consimili » (1).

In fine Mr. Lecky, discorrendo della pressione esercitata sui membri del Parlamento per aumentare gli stipendi dei pubblici funzionari, scrive:

... non si può guari concepire un'abitudine più atta a demoralizzare sino al midollo il corpo elettorale, e che, qualora fosse largamente diffusa, distruggerebbe più sicuramente nel Paese ogni sano sentimento patriottico (2).

(1) *Democracy and Liberty.*
(2) *The Man versus the State.*

## Capitolo V.

### Le abitazioni operaie

Vi hanno casi in cui chiaramente appare come l'ingerenza dei municipi abbia condotto a risultati precisamente opposti a quanto essi si erano prefissi di conseguire.

Herbert Spencer, nel libro *L'individuo contro lo Stato*, dimostra con numerosi esempi quante volte le leggi hanno frustrato lo scopo stesso in vista del quale erano state promulgate: come le leggi sull'usura, anzichè mitigare abbiano inasprito il saggio dell'interesse; come leggi intese ad abbassare prezzi li abbiano invece accresciuti; come leggi annonarie abbiano totalmente fatto mancare gli approvvigionamenti, e quanta parte dell'opera parlamentare abbia consistito in null'altro che nell'abrogare precedenti leggi dannose.

Ulteriori dimostrazioni di ciò saranno date nel capitolo VII; qui toccherò soltanto, assai brevemente, l'importante problema delle abitazioni operaie.

I municipi hanno, per legge, facoltà di chiudere abitazioni insalubri, come di edificare essi stessi case sane ed economiche per le classi operaie. Quando opere di miglioramento edilizio impongano lo sgombro di lavoratori, gli enti locali sono obbligati di provveder loro nuove case adatte, nè hanno, giusta le leggi, facoltà di sottrarsi a tale dovere.

Il desiderio di migliori abitazioni per le classi operaie nei grandi centri urbani è condiviso dall'universale; ma purtroppo l'azione di alcuni nostri municipi ha in questo campo sortito effetti malaugurati, precisamente opposti ai loro intendimenti.

Lo stesso accade dall'altra parte dell'Atlantico. La Commissione dello Stato di New York per le case popolari di affitto ha testè pubblicato una relazione assai interessante.

La Commissione afferma ch'essa non può raccomandare di estendere le funzioni municipali all'edificazione di case-modello. Nessun buono e pratico risultato si otterrebbe per tal via. Al più, simili case municipali migliorerebbero le condizioni di pochi privilegiati, forniti di relazioni ed influenza bastevole per procurarvisi un alloggio, e costoro conseguirebbero tal beneficio a scapito della propria indipendenza.

Questa relazione contiene molte altre utili notizie.

Mr. John Foot, ispettore capo per l'amministrazione distrettuale di Bethnal Green, in un articolo intitolato *La legge e l'igiene pubblica*, riferisce che la legge 1890, sulle abitazioni operaie, ha to-

talmente fallito allo scopo di provvedere case accessibili ai lavoratori che non appartengano alle categorie più largamente retribuite. La legge non ha avuto alcun apprezzabile effetto nel senso di ridurre il numero delle abitazioni composte di un solo ambiente.

Un rendiconto dell'Ufficio Metropolitano delle opere pubbliche, in data 21 dicembre 1883, ci apprende che, a tutto il settembre dello stesso anno, l'Ufficio aveva abbattuto case insalubri abitate da 21,000 persone, provveduto abitazioni salubri per 12,000 persone, tutto ciò colla spesa di fr. 31,525,000; intanto le 9000 persone per le quali erano in corso i provvedimenti, si trovavano prive di ricovero.

La immensità della spesa incontrata e la relativa esiguità dei risultati conseguiti chiaramente appaiono dall'ultima relazione della Commissione per le abitazioni popolari del Consiglio della Contea di Londra (1).

La spesa a conto capitale, a tutto il marzo 1905, incontrata per *risanamenti di abitati,* importava franchi 85,275,906, mentre gli introiti provenienti dalla vendita delle « aree di risulta », dal valore delle aree destinate all'edificazione di nuove case operaie e dai contributi versati da autorità locali in conformità alle disposizioni di legge, ascendevano a fr. 21,428,980, risultando così uno sborso, al netto, di fr. 63,846,926.

---

(1) Atti del L. C. C. per l'anno chiuso al 31 marzo 1905, pag. 128.

Si erano spesi, alla stessa data, per provvedere abitazioni operaie, fr. 35,068,082, in applicazione delle leggi sulle case operaie, e fr. 16,008,067 in applicazione delle leggi sul miglioramento delle case popolari. Pertanto, l'importo totale speso a conto capitale sino a tutto marzo 1905 in applicazione delle varie leggi sulle abitazioni operaie saliva a fr. 100,680,408.

Il risultato di questo enorme sborso è stato il seguente:

Il totale delle persone alle quali il Consiglio ha provveduto alloggio, è, sulla base di due persone per camera, di 31,339. A queste si è provveduto mediante 5929 alloggi da 1 a 6 ambienti, in isolati a più piani od in casette singole (*cottages*), nonchè mediante 1147 camerette ad un letto negli alberghi popolari di Parker Street e di Carrington Houses (1).

Londra conta oltre 5,000,000 di abitanti. Il provvedere 16,000 ambienti nel corso di 25 anni, non è ché uno sfiorare il problema. È facile vedere quali somme gigantesche si dovrebbero spendere se realmente si volesse e potesse risolvere sul serio il problema delle abitazioni popolari.

Lord Rosebery recentemente inaugurò alcune case operaie costruite dall'amministrazione del Borgo di Shoreditch e pronunciò com'è suo costume, in tale occasione un discorsetto vibrante di grazia arguta. Egli tributò lodi all'amministrazione del

(1) Atti del L. C. C. per l'anno 1905.

Borgo; ma le sue parole, lette attentamente, sonavano in realtà condanna schiacciante della linea di condotta ch'era stata seguita. « Voi, disse Lord Rosebery, avete provveduto bene per 300 famiglie facendone sloggiare un numero per avventura maggiore ». Infatti il numero delle persone costrette a sgombrare sommava a 533, mentre il numero di quelle accolte nelle abitazioni-modello era di sole 472. È questo, in verità, un modo curioso di provvedere alle abitazioni delle classi povere! È intuitivo che quanto più crescerà il numero delle persone alloggiate con questo sistema, tanto più crescerà pure il numero delle persone senza tetto. Ma le 472 persone accomodate appartenevano esse alla stessa categoria di quelle fatte sloggiare? Nè punto nè poco. Lord Rosebery soggiunse: « Voi edificate case degne di ammirazione; ma gli inquilini di queste nuove costruzioni non sono la gente che voi avete fatto allontanare... Queste case sono di un ordine così elevato, da poter venire occupate dai ceti cui non erano destinate ». Ciò riesce a dire che con questo singolare sistema di provvedere abitazioni al popolo, si erano fatte sgombrare 533 persone povere, mentre se ne erano accomodate 472 altre in condizione economica assai migliore che non le prime. Lord Rosebery proseguì: « In queste mirabili case non abiteranno tampoco persone della classe alla quale esse erano destinate, se l'amministrazione del Borgo non spiegherà un giudizioso rigore declinando

quegli inquilini che offriranno assai più delle pigioni poste dall'amministrazione a base dei propri calcoli ». Ossia l'amministrazione del Borgo ha speso a migliaia di lire sterline i denari dei contribuenti per edificare case, e ha dovuto poi spiegare un saggio discernimento per darle in affitto al di sotto del loro valore corrente. Un siffatto sistema dischiude largo orizzonte di imbrogli e di corruttela.

Lord Rosebery era andato a Shoreditch per impartire la sua benedizione; ma il suo discorsetto riuscì invece la fiera condanna della politica adottata certo colle migliori intenzioni del mondo dal Consiglio di quel Borgo.

Una politica siffatta non dovrebbe poi mascherarsi sotto un falso nome. Essa apparirebbe meno seducente se fosse chiamata, come è in realtà, una politica che non dà, ma toglie bene spesso alla gente povera il suo umile tetto. Ad ogni modo, questi fatti dimostrano, a mio giudizio, che il problema richiede un esame assai ponderato e che le amministrazioni municipali possono, colle migliori intenzioni, frustrare gli intenti stessi ai quali mirano.

Ma vi è dell'altro. Quando il Consiglio della Contea di Londra propose di adottare una tale politica, io mi rivolsi alle grandi Società, le quali avevano edificato case per migliaia e migliaia di operai, e chiesi loro quale effetto ne sarebbe derivato per la loro attività. Mi fu risposto che esse non avrebbero più costruito case se il Consiglio della Contea

si fosse accinto a quest'impresa. È mio convincimento che se il Consiglio della Contea di Londra non avesse edificato alcuna casa popolare, avremmo ora un numero uguale, o benanco superiore, di abitazioni operaie. D'altra parte, ammesso, in ipotesi, che quanto è stato fatto dal Consiglio della Contea e dalle amministrazioni, e dai Consigli dei Borghi, sia giustificato, tutta l'opera loro null'altro è che dilettantismo in un tema arduo quanto esteso. Londra è popolata da oltre 5,000,000 di abitanti, dei quali buon numero è assai povero, e il dar ricetto ad alcune migliaia di essi è, in realtà, meno che nulla. Se la cosa si ha da fare, deve essere fatta con serietà, e siccome l'alloggiare 31,000 persone ha costato oltre 100 milioni di franchi, è agevole il vedere quale smisurata somma occorrerebbe per tradurre in atto la politica in discorso. Deve pur essere tenuto presente che il Consiglio chiamato a determinare le pigioni sarebbe nominato dagli inquilini cui incomberebbe il pagarle. Un simile sistema appare gravido di risultati disastrosi.

*Mutatis mutandis*, le osservazioni che precedono possono applicarsi anche ad altre amministrazioni locali.

Miss Octavia Hill, la quale possiede in questa materia autorità eminente, ha rilevato in una lettera al *Times* che:

1º La iniziativa del Consiglio della Contea di Londra riuscirà costosa, perchè nessun corpo così costituito può

procedere in modo parsimonioso. Ora, il costo deve essere, in un modo o in un altro, fronteggiato. Perchè dovremmo noi preferire di pagare sotto forma di imposte anzichè di pigione? Il pagamento sotto forma di imposta riuscirà grandemente gravoso per la sua rigidezza e mancanza di elasticità.

2° Il Consiglio della Contea che dovrebbe spiegare le funzioni di autorità di ispezione e di controllo circa la salubrità delle abitazioni, avrà esso stesso interessi peculiari nelle case sottoposte alla sua azione.

3° Il corpo elettorale comprenderà in largo numero affittuari dipendenti come tali dall' amministrazione che esso è chiamato a nominare.

E miss Octavia Hill soggiunge:

Io temo che i doveri del padron di casa o quelli di un corpo investito di potere pubblico abbiano in tale circostanza a soffrir pregiudizio.

Ogni competente sa che le buone società edilizie ed i buoni costruttori non proseguono a soddisfare il bisogno di case così come facevano prima che si discorresse dell'intervento municipale; la loro attività è stata fermata. È ovvio che quando un ente pubblico, il quale ha potere di attingere nelle tasche dei contribuenti, intraprende una industria, nessun privato più osa avventurarvisi.

Questo modo di vedere è condiviso dal signor Ernesto Noel, presidente della Compagnia edificatrice di case per artigiani; egli recentemente esprimeva ai suoi azionisti l'avviso che:

... i progetti del Consiglio della Contea di intraprendere le costruzioni di case popolari, spiegheranno un

effetto dannoso per il miglioramento nelle abitazioni delle classi povere (1).

Parecchi fra i nostri municipi hanno pure su larga scala fatto sorgere alberghi-modello popolari. È lecito dubitare se risponda all'interesse del povero l'incoraggiarlo a sostituire una cameretta di affitto al possesso di un proprio focolare domestico.

### Aggiunta del Traduttore.

Dall'eccellente libretto di James Parsons *Housing by voluntary enterprise* (P. S. King & Son, Londra, 1903) stralciamo queste interessanti osservazioni:

Nel decennio 1891-1901 gli abitanti compresi nel territorio *amministrativo* della Contea di Londra crebbero, secondo le risultanze dei censimenti ufficiali, di 308,000.

Nella *City* ed in sei dei distretti centrali della Metropoli la popolazione scemò di 67,000. Il che si spiega colla crescente prevalenza di edifizi commerciali nel cuore di Londra.

Vi è quindi stata trasmigrazione dai distretti centrali a quelli periferici, cosicchè, durante il detto decennio, si dovette nel territorio della Contea di Londra provvedere nuove abitazioni a 375,000 persone.

---

(1) *Charity Organisation Review*, luglio 1901, pag. 12.

Questa cifra, per quanto ragguardevole, svanisce al confronto dell'incremento che durante lo stesso decennio ha avuto luogo nel *Greater London*, ossia nel « distretto della polizia della Metropoli e della *City* », che comprende altresì parte delle Contee adiacenti di Surrey, Kent, Essex e Hertford.

In questa *Greater London* il censimento 1901 ha rilevato una maggior popolazione di 947.000 abitanti, di cui 308,000 entro la Contea di Londra e 639,000 all'infuori di essa. Sommando questi 947,000 coi 67,000 trasmigrati entro l'ambito della Contea di Londra, si ha *un totale di* 1,014,000 *persone per le quali si è dovuto provvedere abitazioni nel decennio in esame.*

L'ammontare del capitale investito in queste abitazioni non può naturalmente calcolarsi che in via di congetture.

Calcolando ogni famiglia a 4.4 persone in media ed una spesa di fr. 6305 per famiglia, si ha un totale superiore a fr. 1,437,540,000. Queste cifre ravvicinate alle altre le quali documentano l'opera del Consiglio della Contea di Londra, dimostrano la inanità assoluta dell'azione dei pubblici poteri a confronto della iniziativa privata, in ordine al bisogno delle abitazioni urbane. È stata l'iniziativa del capitale privato che ha provvisto in dieci anni case per oltre un milione di persone.

È opportuno poi avvertire che, secondo le risultanze del censimento ufficiale 1901, *al ricovero di que-*

*sta maggior popolazione è stato provveduto con edifici nuovi e non stipandoli vie più nelle case già esistenti.*

Infatti, l'aumento percentuale della popolazione della Contea di Londra fu, nel decennio, di 7.3.

Il totale delle abitazioni separate, che era nel 1891 di 937,006, salì a 1,019,546, con un aumento di 8.7%. Di queste abitazioni, quelle composte di cinque o più ambienti crebbero da 307,037 a 347,516, ossia del 13.2 %, mentre l'aumento delle abitazioni con meno di cinque ambienti risultò da 630,569 a 672,030, in ragione del 6.6 %. L'aumento percentuale delle abitazioni più spaziose è stato quindi doppio di quello delle abitazioni minori.

In altri termini, le abitazioni con cinque o più ambienti erano, nel 1891, 32.7 % del totale e 34.1 % secondo il censimento 1901, mentre la percentuale delle abitazioni con meno di cinque ambienti declinò da 67.3 a 65.9. E questa diminuzione fu più spiccata nelle abitazioni di un solo ambiente, che scesero da 172,502 nel 1891 a 149,524, ossia da 18.4% del totale a 14.7. Si avverta inoltre che il numero delle abitazioni di un solo ambiente occupato da più di *due* persone declinò da 56.522 a 40,762. E parimenti le stesse abitazioni, occupate da più di *tre* persone, diminuirono da 27,617 a 17,082.

Infine le abitazioni di due ambienti con più di *quattro* abitanti scesero da 54,872 a 50,304 e le abitazioni di tre vani con più di *sette* persone si ridussero da 12,571 a 11,953.

## Capitolo VI.

### Perdite e Profitti

Quanti attendono a commerci od industrie, ben sanno che il ritrarre guadagni od il soffrir perdite dipende dalla meticolosa cura dei particolari, dal giudizioso reclutamento del personale, dal consacrare lavoro, mente, tempo alla propria azienda. È assurdo il supporre che governi o municipi possano spiegare la stessa somma di cure che coloro i quali ben sanno come il proprio reddito, la prosperità loro, quella di quanti sono ad essi più strettamente legati, dipendono dal successo dei loro sforzi. È manifesto che all'azione spiegata dal governo o dalle amministrazioni locali non si accompagna lo stesso stimolo all'energia ed alla parsimonia, di guisa che quasi inevitabilmente si avvera o una perdita, oppure una minore efficienza nel servizio. Altre ragioni militano fortemente nello stesso senso. Mentre gli uomini di affari sono educati ed allenati per la loro carriera, i consiglieri municipali

vengono eletti alcuni per considerazioni politiche, altri perchè godono popolarità, oppure sono oratori facondi nei comizi o per altre ragioni ancora nelle quali la loro speciale attitudine al lavoro da compiersi non ha parte alcuna. Inoltre, mentre il personale di concetto delle pubbliche amministrazioni è spesso meno retribuito dei professionisti privati di egual valore, gli operai delle aziende pubbliche godono di regola orari più ridotti e salari più elevati che nelle industrie private. Ciò in certo qual modo avvantaggia una frazione della classe operaia a spese degli altri componenti la classe stessa.

Ognuno avrà osservato come gli spazzini dipendenti dalle amministrazioni locali attendono fiaccamente e più in apparenza che in realtà alle proprie mansioni. Sembra che essi si propongano non di fare quanto più possono, ma il meno che possa bastare. Se questo accade in un servizio posto sotto gli occhi stessi del pubblico, quanto più facilmente ancora accadrà in altri servizi!

Molti credono in buona fede che i municipi assumendo industrie di varia natura possano realizzare utili e così avvantaggiare la collettività in doppio modo, col provvedere i servizi e prodotti occorrenti al pubblico a prezzi minori e collo sgravare le tasse e le imposte.

Altri opinano invece, secondo me giustamente, che ai nostri municipi incombe già un peso sufficiente, che lo stimolo dell'interesse individuale e

le iniziative singole pongono in grado le imprese private di produrre più economicamente che non i governi ed i municipi, e che l'ingerenza municipale pregiudica inevitabilmente i progressi delle invenzioni e delle scoperte.

I fautori dell'industria di Stato e delle municipalizzazioni, parlano con dispregio degli « speculatori privati ». A mio modo di vedere corre una profonda differenza tra le imprese legittime e rispettabili e quanto si possa giustamente qualificare di « speculazione ».

Ma se « speculazione » è la parola appropriata, è mio convincimento che gli investimenti speculativi non dovrebbero essere compresi nella cerchia dei poteri municipali, nè venir compiuti con danari dei contribuenti.

Ma anche se di natura non strettamente speculativa, lo sviluppo di industrie nuove o l'acquisto di brevetti sono pur sempre imprese alle quali si connettono molti rischi.

Siffatti investimenti di capitali sono interdetti alle « autorità tutelari » (*Trustees*), e sebbene forse così non le qualifichi la legge, le autorità locali sono essenzialmente le tutrici dei contribuenti, e non dovrebbero quindi imbarcarsi in imprese che implicano per necessità alee considerevoli.

Di più, è lecito chiedere se s'intende davvero riscattare ogni azienda la quale frutti un 3 %, e, se così non è, con quale criterio si riscatterebbero

le une e non le altre? Il pane è necessario non meno dell'acqua e del gas, ed i fornai guadagnano ben più del 3 %.

Per due vie possiamo sviscerare l'argomento: con considerazioni d'indole generale, oppure col sussidio delle cifre e delle statistiche. I conti sono così complessi, che il primo ordine di argomenti ha agli occhi miei il maggior valore, ma anche le cifre chiaramente suffragano la tesi secondo la quale è a desiderare di veder le industrie municipali contenute nei più stretti limiti possibili.

Naturalmente non metto in dubbio che in alcuni casi si siano avuti profitti. Quando un municipio possiede un monopolio ed è in grado di stabilire i prezzi a sua posta, è agevole cosa mostrare sulla carta dei guadagni. I municipi cavano dalle tasche dei contribuenti quanto loro piace e lo battezzano poi profitto...

Posso citare, ad esempio, il caso seguente: « Si è detto che nel 1900-1901 Manchester ha ridotto l'imposta diretta di fr. 2.78 %, mercè i proventi delle industrie municipali. Il *Times* ha dimostrato in qual guisa ciò è stato fatto. Il municipio aveva bisogno di ricavare dall'azienda del gas fr. 1,261,000 per diminuire le imposte dirette; e siccome l'azienda suddetta non presentava margine, il prezzo del gas fu aumentato di fr. 1.07 per centinaio di metri cubi. E questo si chiama profitto ». Mr. Donald ha sostenuto che comportandosi così la Commissione

amministratrice del gas ha operato saggiamente. Ma questo non risponde all'obbiezione. Il *Times* aveva rilevato che è fallace il dare a simili procedure l'appellativo di profitto.

Il segretario del municipio di Liverpool diceva recentemente in un *meeting*:

I municipi sono stati incoraggiati ed aiutati dal Parlamento a contrarre mutui rilevanti per le imprese di illuminazione elettrica; questo è accaduto sempre coll'intesa che non vi avesse ad essere concorrenza.

I monopolii sono sempre una cattiva cosa, ma particolarmente sono tali i monopolii del governo e dei municipi, perchè fra tutti offrono la maggior difficoltà a venire regolati, controllati o soppressi.

A me poi appare dubbio se i profitti che sulla carta i municipi asseriscono di avere conseguiti, sussistano effettivamente. Non affermo tampoco che i conti siano per deliberato proposito inesatti; ma è generale l'impressione fra le persone competenti ch'essi sono tali da indurre in errore. Anzitutto si ritiene che in molti casi si addossano ai conti generali del municipio, e per cifre rilevanti, spese di segreteria e di contabilità, spese legali, nonchè affitti, che dovrebbero far carico, almeno in parte, alle varie aziende municipalizzate. Queste spese corrispondono a quanto nelle società anonime costano il segretario, i legali, i ragionieri, ed è ovvio che bisogna tener calcolo adeguato di queste

partite prima di poter asserire l'esistenza di un profitto vero e proprio.

In secondo luogo, gli stanziamenti che si fanno per deperimenti e svalutazioni appariscono troppo esigui.

La Commissione dei due rami del Parlamento istituita per indagare questa materia, formulò alcune proposte preziose, fra cui quella di una revisione autonoma ed attendibile delle contabilità. Si dovrebbe supporre che questo suggerimento avesse avuto buona accoglienza presso i fautori delle aziende municipali; essi invece lo avversarono fieramente. Il fatto che i patrocinatori delle municipalizzazioni si sono vittoriosamente opposti all'accoglimento di questa raccomandazione ed hanno osteggiato ulteriori indagini sull'argomento, dimostra che essi temono la luce. A me non pare dubbio che l'esame di periti contabili competenti dimostrerebbe che vi è spesso in realtà perdita invece di profitto. E così non è chiaro se si è tenuto calcolo delle imposte e dei canoni che si sarebbero esatti, qualora le aziende municipalizzate fossero state nelle mani dell'industria privata. Per tutte queste ragioni le affermazioni che spesso incontriamo di profitti fatti dai municipi appariscono agli occhi miei assai poco attendibili.

Non riuscirà ozioso l'addurre alcuni esempi per dimostrare la difficoltà di dipanare la verità attraverso le cifre. Nel 1901 il London County Council acquistò aree presso Long Lane e le assegnò alla

sua Commissione per le abitazioni popolari. La Commissione per i miglioramenti edilizi valutò queste aree fr. 72,487, ma esse furono poste a carico della Commissione per le abitazioni popolari per soli fr. 36,115.

Io non attribuisco alcun men retto proposito sia al Consiglio della Contea, sia alla sua Commissione. Ecco la spiegazione che fu data ufficialmente:

L'area aveva il valore di fr. 72,487, ma la Commissione per le abitazioni non poteva pagarla che fr. 36,115. L'edificare nuove case in sostituzione di quelle distrutte nelle opere di risanamento è un obbligo imposto per legge e dovrebbe quindi far parte del costo del risanamento. Attese queste circostanze, il Comitato per i risanamenti accettò di trapassare le aree alla Commissione per le abitazioni al prezzo ridotto di fr. 36,115, nell'intento di far scomparire la deficienza che altrimenti si sarebbe avuta nei conti dell'azienda delle abitazioni popolari, e conseguentemente accollò questa differenza ai conti del risanamento.

Fu presentata al Consiglio la proposta:

Ratificarsi l'operato del Comitato per i risanamenti in quanto ha fissato a fr. 36,115 il valore delle aree occorse per le nuove abitazioni.

Un altro caso compreso nell'ordine del giorno della stessa seduta è anche più straordinario:

La Commissione per i risanamenti ha ulteriormente riferito che il Consiglio della Contea ha acquistato a

London Fields un terreno per provvedere nuove abitazioni a 486 persone obbligate a sgombrare per il risanamento di Mare Street. Il valore del terreno è di franchi 31,525, ma la Commissione per le abitazioni popolari non è in grado di pagare alcunchè per questo terreno; per le stesse ragioni svolte precedentemente, la Commissione del risanamento propone al Consiglio di fissare a zero il valore del terreno adibito alle nuove case operaie.

Secondo riferisce il *Times* (luglio 26), nella seduta settimanale del London County Council, tenuta l'antivigilia, Sir T. Brooke-Hitching rilevò che:

... la Contea ha acquistato in Clerkenwell Road una fabbrica di birra al prezzo di fr. 5,044,000 per fabbricarvi case operaie. Ma assegnò queste aree alla Commissione per le abitazioni popolari al prezzo di soli fr. 1,134,900. Egli crede doversi far rivedere i conti della Contea da competenti ragionieri professionali.

Parimenti nella tornata 1° agosto 1905 del London County Council, Mr. Collins diceva in ordine alle case edificate per accogliervi gli abitanti fatti sgombrare in seguito alla costruzione del *tunnel* di Rotherhithe che:

...essendosi rilevato che queste case, ben lungi dal pagare la spesa occorsa, avrebbero presentato una deficienza annuale corrispondente alla somma capitale di fr. 241,733, fu deciso che invece di addebitare il valore del terreno — di fr. 76,921 — al conto delle case, il terreno stesso sarebbe stato trasferito gratis; *ed inoltre che il conto delle case operaie dovesse essere accreditato per fr.* 164,812 *a*

*debito del conto spese per il Tunnel di Rotherhithe.* Dopo tutte queste prestigiose operazioni logismografiche il conto delle case presentava un'eccedenza attiva preventivata in poco più di fr. 227 (1).

Quando i conti sono raffazzonati a questo modo, è facile mostrare profitti sulla carta.

Il *Times* del 26 luglio 1906 scriveva:

Il revisore contabile del Ministero dell'interno ha richiamato l'attenzione sulle manipolazioni che si sono fatte in relazione alle case operaie, nel probabile intento di occultare la verità ai contribuenti. Il costo dell'area delle case operaie di Brightlingsea presso Rotherhithe fu di fr. 302,640 ed il perito lo ridusse a fr. 25,220 per l'azienda municipale delle case operaie. Ma la Commissione per le case operaie ha ottenuta l'area gratuitamente; dopo edificate le case, questa Commissione trovò ch'esse non darebbero mai un profitto, e che mancherebbero annualmente fr. 10,143 per corrispondere sulle case stesse le imposte dirette locali alla stregua dell'aliquota applicata ai fabbricati. Invece di addebitare tale perdita al « conto-esercizio » delle case, queste vennero accreditate annualmente di eguale somma a carico del « conto-capitale ». La Commissione di finanza del London County Council segnala il caso delle abitazioni operaie municipali di Bekesbourne presso Rotherhithe, che non è stato ancora esaminato dai revisori dei conti. Il Consiglio della Contea ha dato gratuitamente l'area, valutata fr. 76,921, alla Commissione per le case operaie; ed inoltre ha accreditato

(1) *The Globe* del 2 agosto 1905.

il conto delle case operaie della cifra di capitale franchi 164,812, « per mantenere il pareggio ». Con tutto ciò i progressisti vanno ogni settimana recitando ai Londinesi ch'essi fanno profitti sulle case municipali, e quando il loro capo è stretto da domande di documentare questa asserzione egli risponde « che non ha da essere scocciato ».

Nella sua ultima relazione sui conti del London County Council Mr. Cockerton, revisore ufficiale, scrive (1):

... nell'esercizio chiuso al 31 marzo 1905, il Consiglio della Contea di Londra ha fatto in ordine al conto costruzione delle case operaie stanziamenti tali da porre in grado il Consiglio di edificare ed esercire queste case senza onere per il bilancio generale. In due casi nei quali il valore commerciale del terreno era di fr. 113,490 e dal perito della Contea si era proposto un'estimazione di fr. 56,745 a carico del conto delle case operaie, il valore del terreno non è stato addebitato nè punto nè poco. In un terzo caso si addebitò soltanto l'importo corrispondente alla quarta parte del valore dell'area. Il revisore ufficiale osserva che la differenza tra le somme addebitate al conto delle case e il valore reale delle aree si traduce in un addebitamento al « conto capitale » dei « miglioramenti edilizi » e che questa procedura presenta inconvenienti e riesce ingiusta nel caso di miglioramenti edilizi fatti col concorso di più enti locali. Egli soggiunge che ha approvato i conti così come gli sono stati presentati, ma esprime la fiducia che il Consiglio della Contea ordinerà che gli

(1) *The Times*, 21 agosto 1906.

addebitamenti ed accreditamenti fra i vari conti siano fatti in rispondenza al valore effettivo dei cespiti riflettenti il ramo « abitazioni popolari », constando che i conti di questa azienda sono stati addebitati in misura molto inferiore al giusto.

Parimenti il sovra nominato revisore ufficiale nell'ultima sua relazione al London County Council sulle tranvie scrive (1):

... somme per l'importo complessivo di fr. 2,252,272 sono state addebitate al conto delle tranvie in relazione ad ampliamenti stradali eseguiti in occasione dell'impianto delle tranvie stesse. Il Consiglio ha deciso in ventitrè casi che i conti delle tranvie dovessero sopportare una frazione della spesa occorsa per gli ampliamenti stradali ed in un caso la spesa totale. La somma complessiva a carico delle tranvie per queste 24 opere stradali è di fr. 9,523,576. La quotaparte della spesa addebitata alle tranvie varia, ma è generalmente di un terzo della spesa totale occorsa. Il revisore osserva che il Consiglio non possedeva elementi per fissare queste proporzioni, le quali sembrano a lui alquanto arbitrarie.

È stato ognora sostenuto che le spese dell'amministrazione centrale non sono giustamente ripartite e conteggiate fra le varie aziende. Per Londra questo è ormai riconosciuto e non è a dubitare che consimile ommissione accada in altre amministrazioni municipali.

---

(1) *The Times*. 21 agosto 1906.

La Commissione di finanza del London County Council nella sua relazione 26 giugno 1906 esprimeva il parere:

... essere omai tempo che il Consiglio emani provvedimenti per un più appropriato riparto delle spese generali e conseguentemente chiedeva al Consiglio di poter elaborare e sottoporre al Consiglio stesso uno schema di norme permanenti al suddetto intento.

Ma perchè ora soltanto è giunto il tempo di ciò fare? La Commissione di finanza, senza dubbio per attenuare la ommissione occorsa sin qui, afferma che gli addebitamenti fatti in passato a titolo di spese generali, se non bastevoli, erano « tollerabilmente adeguati ». È difficile il dire che cosa sia « tollerabile », ma il giudizio della Commissione appare poco fondato in presenza dei fatti seguenti annunciati da Mr. H. P. Harris, già vicepresidente del Consiglio della Contea. Egli diceva (1):

Non abbiamo qui da esaminare quale tangente delle spese per miglioramenti stradali debba essere addebitata al conto capitale delle tranvie, dobbiamo esaminare invece in quali proporzioni le spese generali comprendenti le spese per la Commissione, le spese e gli stipendi per gli uffici centrali, le spese per procedure davanti il Parlamento, ecc., non sono state poste a carico delle imprese municipali « riproduttive ». Mi permetto di dire che la

(1) *The London Argus*, 21 luglio 1906.

tangente proposta per addebitamento di spese generali a queste nuove imprese è la più fantastica che si potesse formulare. Le spese generali crescono a passi di gigante. La relazione del controllore alla Commissione di finanza contiene alcuni quadri di grande interesse. Vi leggo che gli stipendi del personale nominato dal Comitato per gli affari generali ammontano in cifra tonda a fr. 7,086,820. Di questi, 1,429,974 vengono addebitati alla istruzione pubblica, fr. 1,548,508 ad altri conti e fr. 4,113,382 sono applicati al conto detto degli « affari generali ». Di questi fr. 4,113,382 gran parte dovrebbe essere invece posta a carico delle così dette aziende riproduttive. Ci si propone che ciò venga fatto in avvenire, ma solo col prossimo esercizio. Dovremmo sapere quanto avrebbe dovuto in passato essere posto a carico di tali aziende, prima che si discorra dei profitti che esse avrebbero lucrato. Per procurarci quella sicurezza che solo ci potrebbe dare una revisione contabile convenientemente ordinata, dovremmo almeno conoscere quali sono le vere condizioni di queste imprese produttive. Rilevo che la spesa degli Uffici Centrali della Contea ammonta a fr. 1,493,024. Di questi, fr. 348,036 sono posti a carico dell'istruzione pubblica. Quanto credete si sia addebitato agli altri conti?... Fr. 14,501!... Così fr. 1,130,739 rimangono a carico di quel conto assai comodo che si chiama « affari generali ». Nelle spese di ufficio non addebitate direttamente ai singoli servizi trovo una somma di fr. 1,669,564 per spese di stampa e affini. Di questi fr. 920,530 sono addebitati all'istruzione pubblica. Gli altri conti sono addebitati soltanto di fr. 18,158, e così rimangono a carico degli « affari generali » fr. 732,641.

È perfettamente chiaro che in passato non abbiamo convenientemente ripartite le spese generali. L'interesse pubblico vuole si conosca da noi come tale riparto è stato fatto in passato, e si sappia da noi quali stanziamenti sono da farsi, a ragion veduta, in avvenire.

È manifesta la forza di queste argomentazioni svolte da Mr. Harris.

Nella seduta 21 aprile del municipio di Brighton, discutendosi le proposte della Commissione per i lavori pubblici, si combattè la proposta di porre a carico del conto « lavori pubblici », anzichè dell'azienda municipale di illuminazione elettrica, la spesa di nuove colonne ornamentali occorrenti per le lampade ad arco. Si osservò che siffatto sistema tendeva a porre in essere dei profitti immaginari, e rendeva fallaci i risultati dei conti industriali del Comune. Mr. A. Beazley in una critica dei bilanci del municipio di Cardiff rileva in ordine all'impianto municipale di illuminazione elettrica che — non si era stanziato alcuna somma per deprezzamento all'infuori di fr. 10,088 mandati a riserva nell'esercizio chiuso al 31 marzo 1903, e ciò sebbene la spesa totale fosse ascesa a fr. 5,044,000. Il debito municipale di Cardiff ammonta oggidì a quasi fr. 84,487,000. Mr. J. P. Elms, segretario dell'associazione dei contribuenti di Newport, rileva esservi in quella città un impianto municipale di luce elettrica che costò fr. 2,522,000, cifra questa che, in ragione di un reddito presunto del 4 %. costitui-

rebbe un cespite imponibile di fr. 100,880 per le imposte dirette. Invece il municipio calcolò in soli fr. 10,895 il valore imponibile di questa sua azienda industriale, mentre pretende di valutare 20 volte tanto agli effetti dell'imposta l'azienda di una compagnia del gas che appartiene a privati e che è naturalmente un concorrente per l'illuminazione elettrica municipale!

Mr. Arnold Wright discorrendo delle imprese municipali di luce elettrica scrive (1):

A Bermondsey, Southwark ed in altre città, le ingenti spese incontrate per contrastare in Parlamento, nell'interesse delle imprese elettriche municipali, le domande di concessioni avanzate da privati, sono comprese nel « conto generale del Comune ». Ma il modo più grave con cui si tenta di manipolare « profitti », è il porre a carico della comunità una spesa eccessiva per la illuminazione delle strade e degli uffici pubblici. Ad esempio, Bermondsey paga fr. 3103.31 per l'illuminazione elettrica di ogni miglio di strada, mentre il vicino Comune di Camberwell ha una splendida illuminazione con gas ad incandescenza, che costa soli fr. 2279.80 per miglio. Mesi fa la Commissione per l'istruzione pubblica del Comune di West Ham propose una spesa di fr. 12,610 per un impianto con illuminazione elettrica (che è municipale), quantunque avesse un'offerta di soli fr. 5,044 per un impianto, altrettanto buono, a gas incandescente (che è di una compagnia privata).

(1) *Financial Review of Reviews*, luglio 1906.

È chiaro che quando i conti sono tenuti in un modo simile è difficile ricavarne conclusioni attendibili.

Mr. Schooling nel *Windsor Magazine* di gennaio 1905 riferisce la somma portata a riserva, per deprezzamenti, in ragione di ogni 1000 fr. di capitale, nelle misure seguenti: acquedotti fr. 0.46; impianti a gas fr. 0.32; elettricità fr. 1.58; tranvie fr. 5.11. In ordine alle 1029 imprese riproduttive contemplate nella seconda relazione di Sir Henry Fowler, Mr. Schooling dice:

Io ritengo che considerata la natura delle imprese ed il fatto che la massima parte del capitale è investita in imprese le quali implicano un grave deterioramento del macchinario, uno stanziamento annuo corrispondente al 5% del capitale impiegato sarebbe assai modico. Su questa base ho rettificato nel modo seguente le risultanze nominali dei profitti e delle perdite delle suddette aziende:

| | | |
|---|---|---|
| Capitale investito . . . . . . . . . | Fr. | 3,055,907,400 |
| 5 % all'anno per deprozzamenti . . . | Fr. | 152,795,370 |
| Deprezzamenti annuali stanziati dai municipi . . . . . . . . . . . | » | 4,874,370 |
| Maggior somma annuale da stanziaro per deprezzamenti . . . . . . | Fr. | 147,921,000 |
| Deducendo i profitti netti asserti dai municipi o che così scompaiono . | » | 9,540,247 |
| Risulta la perdita netta annna per le 1029 « improso riproduttive » . . . . | Fr. | 142,380,753 |

Io non pretendo di farmi giudice della percentuale che dovrebbe essere stanziata per i deprez-

zamenti, ma Mr. Schooling possiede grande esperienza in materia ed è giudice competente. È fuor di dubbio che la cifra ora applicata dai municipi è insufficiente e che invece dell'esiguo profitto nominale emergente dai loro conti si avrebbe una perdita importante.

Vediamo la Commissione per le opere pubbliche del London County Council. Il vantaggio di un'impresa dovrebbe risultare chiaro e sicuro prima di valersi dei denari dei contribuenti per invadere il campo delle industrie edilizie.

Questa Commissione di dilettanti eseguì nell'esercizio chiuso il 31 marzo 1905 opere pubbliche per un importo di fr. 16,695,640 e ne aveva in corso altre preventivate in fr. 34,097,440. Essa impiegò in media 3382 operai e l'importo totale dei salari fu di fr. 7,011,160.

Abbiamo qui un'azienda immensa governata da egregie persone, le quali sono già sovraccariche di lavoro e vengono distolte da altri più importanti compiti. Qualche tempo addietro si chiese al presidente di detta Commissione quanti mattoni al giorno venivano posti in opera dai muratori del London County Council. Rispose che avrebbe assunto informazioni. Interpellato di nuovo, disse che non era facile dar risposta, ma che la cifra doveva aggirarsi sui 300 mattoni per giorno e per muratore. In America la media giornaliera è, secondo le mie informazioni, di 2000 e sale sino a 2700.

Dopo ciò non è a stupire se la Commissione per i lavori pubblici spesso oltrepassa i preventivi di spese.

Il Consiglio asserisce di aver risparmiato franchi 597,714 sui preventivi, e vuole trovare in ciò una prova dei vantaggi dei lavori fatti ad economia.

Ma chi compila i preventivi? Il Consiglio. Il Consiglio stabilisce i preventivi, poscia eseguisce i lavori ad un costo inferiore e proclama che ha fatto un profitto a vantaggio dei contribuenti! Ciò è realmente assurdo. Muoverebbe a riso se non fosse un tema così serio.

Sir Melvill Beachcroft, già vicepresidente del London County Council e attualmente da più anni presidente della Commissione amministratrice degli acquedotti municipali di Londra, in un discorso pronunciato il 1° agosto 1906 così si espresse:

Mi è impossibile parlare della Commissione per i lavori pubblici, poichè nulla so dei metodi che essa segue in ordine ai preventivi ed alle offerte dei concorrenti. La Commissione è un corpo chiuso: a nessun membro del partito moderato è stato dato di farne parte, dobbiamo quindi accettare le « economie » ed i « profitti » con cieca fede nelle asserzioni della Commissione.

Se una stessa persona fa i preventivi ed i lavori, riesce facile star al disotto del preventivo. Basta gonfiare il preventivo a sufficienza. Ecco un

esempio calzante. Mr. R. Clutton, grande mediatore di affari immobiliari, mi scriveva:

Ecco come stanno le cose in ordine al preventivo dato dal Dipartimento dei lavori pubblici del London County Council per la costruzione di volte occorrenti all'allargamento di Knightsbridge: il preventivo del Dipartimento dei lavori per la muratura in mattoni era di fr. 27.89 per mq. Il prezzo a corpo al quale l'ufficio esecutivo dei lavori assume questo genere di costruzioni, sia per la parte inferiore, come per la parte alta di un edifizio, è di fr. 19.04 per mq. Questo, a mio avviso, corrisponderebbe a fr. 18.90 per mq., prezzo molto conveniente, per volte; ma anche ponendo a base fr. 19.40, la cifra calcolata nel preventivo è ridicolmente elevata.

Parecchie fra le Commissioni del London County Council hanno a più riprese rilevato il costo eccessivo delle opere eseguite per esse dal Dipartimento dei lavori. Ad esempio, la Commissione per i giardini pubblici in una relazione del 13 novembre 1894 lamentava che:

... coll'antico sistema di accollatari la nostra Commissione conosceva esattamente il costo di ogni opera da essa ordinata, oppure aveva modo di limitarne lo ammontare; oggidì, col metodo di far eseguire le opere dal Dipartimento dei lavori, la Commissione non ha più alcun controllo sulla spesa.

Risulta che il suddetto Dipartimento ha eseguito sette lavori per la Commissione dei giardini pubblici,

superando ogni volta il preventivo, cosicchè essa, dopo esposti i particolari, proseguiva:

Da questo rendiconto appare che le sette opere assunte dal Dipartimento dei lavori in base a preventivi da esso ritenuti sufficienti, hanno in realtà costato non meno del 36.14 % oltre il preventivato. Avuta ad ogni cosa riguardo, crediamo dover fondatamente richiamare la speciale attenzione del Consiglio sul costo delle opere quali le esegue il Dipartimento.

Si potrà per avventura esprimere il dubbio che i calcoli degli architetti fossero troppo bassi. La Commissione per i giardini pubblici esaminò accuratamente questo punto e compilò un rendiconto di tutti i lavori eseguiti da accollatari. Il risultato fu il seguente: per 82 opere i preventivi erano stati di fr. 1,311,440 e l'importo realmente corrisposto agli imprenditori fu di fr. 1,235,780.

Questo torna a grande onore dell'architetto che era a capo dell'ufficio per i pubblici giardini; sta però il fatto limpido ed incontestabile che le opere eseguite per la Commissione dei giardini pubblici da imprenditori privati costarono 6 % meno dei preventivi, mentre all'opposto quelle eseguite dal Dipartimento dei lavori importarono una spesa di ben 36 % in più!

La Commissione per il servizio dei pompieri credette pure in una sua relazione 22 novembre 1894 di dover richiamare l'attenzione del London County Council sul Dipartimento dei lavori. Essa

rilevava molti casi nei quali vi era stata una larga eccedenza di spesa, e soggiungeva: « Non essere in grado di comprendere le cagioni di un costo così elevato ». Nell'ultima seduta del Consiglio, nel 1894, la Commissione amministratrice degli stabili municipali dichiarava trovare eccessivo il costo della costruzione di un certo muro. L'architetto incaricato di indagare riferì non essere in grado di spiegare l'eccedenza; risultare però che i muratori avevano in media posto in opera soltanto 33 mattoni per ora! La difesa del Dipartimento dei lavori fu fatta dal suo presidente, Mr. Ward, nonchè dai consiglieri Crooks e Goodman. Il primo impugnò la dichiarazione dell'architetto ed assicurò che i muratori avevano posto in opera almeno 66 mattoni per ora. Mr. Crooks disse che il costo eccessivo non era imputabile agli operai, ma alla Commissione, la quale occupava dieci volte più impiegati del bisognevole. Infine il consigliere Goodman, intravedendo l'indole pericolosa di siffatti argomenti defensionali, assicurò il Consiglio che la colpa non era nè degli operai, nè degli impiegati, ma bensì dei mattoni, che erano molto scadenti, tali che non avrebbero dovuto venire usati. I mattoni non poterono fare le proprie difese e quindi la questione rimase lì; ma è ovvio il chiedersi: perchè il Dipartimento accettava dei mattoni scadenti?

Dal canto mio non trovo la stessa difficoltà che la Commissione per il servizio dei pompieri a spie-

garmi l'alto costo dei lavori. La Commissione per i lavori pubblici avrà certo fatto del suo meglio, dando tempo ed attenzione agli affari di sua competenza. Essa è immune da colpa, ma è impossibile che dilettanti, per quanto zelanti, possano eseguire lavori edilizi così economicamente come coloro che di ciò hanno fatto il compito professionale di tutta la vita. Ho visto molte ditte condotte al fallimento per aver voluto esorbitare dal campo della propria competenza. Ma vi sono dottrinari i quali ripongono il sommo del progresso in ciò che ognuno abbia a fare qualche parte del compito altrui. Se gli elettori continueranno a mandare al Consiglio fautori di queste idee, siano preparati ad un progressivo e rapido accrescimento delle imposte locali.

Dopo ciò non mi resta che ricordare l'insensata speculazione dei vaporini municipali sul Tamigi, colla quale il London County Council inflisse in un solo anno ai disgraziati contribuenti una perdita di fr. 1,261,000.

Per quanto riguarda le industrie dello Stato, uno dei loro partigiani, Mr. Donald, scriveva (1):

La ragione per la quale il servizio dei telegrafi ha recato perdita allo Stato sta in ciò, che lo Stato permise stupidamente che si costituissero interessi privati, e così dovè poi acquistare impianti inutili e pagare premi su un capitale gonfiato artificiosamente.

(1) *Contemporary Review*, agosto 1900.

In linea di fatto però è da osservare che la perdita nell'ultimo esercizio di Stato fu di fr. 11,071,580, di guisa che quand'anche il paese nulla avesse pagato per i telegrafi, se questi fossero stati gratuitamente donati alla nazione, avremmo pur sempre risentito una grave perdita sull'esercizio dello scorso anno.

Parte dello sbilancio è certo dovuta alla riduzione della tariffa a fr. 0.60, riduzione alla quale non sono state estranee pressioni parlamentari. Senza il riscatto dei telegrafi, noi avremmo potuto avere verosimilmente riduzioni di tariffa senza perdite per l'erario. Il *deficit* complessivo nell'amministrazione dei telegrafi ha superato a tutto l'anno scorso i fr. 252,200,000.

Esaminerò ora brevemente quelle aziende nelle quali generalmente si ravvisa l'esempio più valido a dimostrazione degli asserti vantaggi della municipalizzazione, segnatamente le tranvie, il gas e gli acquedotti. Li esaminerò ora però soltanto nei riguardi dei profitti e delle perdite.

### Tranvie.

Si afferma frequentemente che le tranvie dovrebbero essere nelle mani dei municipi, perchè alle autorità locali soltanto spettar dovrebbe controllo ed impero sulle vie pubbliche. D'altra parte è probabile che le strade sarebbero « sossopra » per un

tempo più breve ed il pubblico sottoposto a minori inconvenienti se le tranvie fossero costruite e riparate da società private, perchè esse procedono più speditamente, e se andassero a rilento, sarebbero sospinte dalle autorità locali. Chi può invece affrettare le amministrazioni municipali?

Quand'anche però le linee siano costruite dalle autorità locali, non v'è ragione perchè da queste vengano esercitate. Quando il ministro Mr. Shaw-Lefevre (attualmente Lord Eversley) presentò nel 1870 la malaugurata legge sulle tranvie, egli disse in Parlamento che con questa legge gli enti locali sarebbero stati autorizzati a costruire le tranvie, « ma naturalmente non già ad esercirle ».

La storia delle tranvie di Londra mi è sempre apparsa come una mirabile lezione di cose. Si ricorderà che i magistrati diedero agli atti del Parlamento in virtù dei quali le tranvie erano state costruite, una interpretazione che riuscì impreveduta all'universale, ed i malavventurati azionisti si trovarono a non posseder quei diritti, in vista dei quali avevano dato i loro capitali. Ne derivò che il London County Council acquistò il possesso delle reti tranviarie ad un prezzo molto inferiore al valore reale.

In tale stato di cose, avendo acquistato un impianto cospicuo, molto al disotto del valore reale, sembrava quasi impossibile che il London County Council non avesse a ricavarne un guadagno. Sorse

allora la questione se fosse più conveniente il dare in affitto l'esercizio a società private o l'esercizio diretto.

Le tranvie del nord del Tamigi vennero affittate ad una compagnia; di quelle a sud il Consiglio deliberò di assumere l'esercizio diretto. Il valore capitale delle due reti era pressochè uguale: franchi 21,437,000 per la rete nord, fr. 22,597,120 per la rete sud, ma la prima ha circa 29 chilometri di maggiore sviluppo di binari.

Nel 1900 i profitti della rete nord erano franchi 983,580, della rete sud fr. 1,084,460; nel 1901 diventarono rispettivamente 1,008,800 e 361,276; nel 1902 la rete nord fruttò fr. 983,580 e quella sud fr. 226,980, che nel 1905-906 scesero a fr. 50,440. Alla diminuzione contribuì però la trasformazione delle linee in trazione elettrica.

Lo *Statist*, ch'è, come è noto, uno dei nostri più reputati giornali finanziari, pubblica un interessante articolo sulle tranvie di Londra:

A far capo dal 1900, il *London County Council* ha lucrato sulla rete sud da esso esercita, fr. 602,985, mentre dalla rete nord esercita da una società, l'erario municipale ha incassato non meno di fr. 4,832,026. Gli è vero che l'esercizio sulla rete sud si è svolto in condizioni meno favorevoli di quelle che si avranno dopo ultimata la trasformazione loro colla trazione elettrica. È da notare però d'altra parte che la rete nord nello stesso periodo ha avuto la trazione a cavalli, ed in condizioni

sfavorevoli, poichè la società ha certo evitato di fare grosse spese nell'ultimo periodo della sua concessione. Nel complesso non si può disconoscere che le cifre danno ragione a quei consiglieri i quali sostengono più vantaggiosa al Comune la cooperazione di una società privata che non il puro e semplice esercizio diretto.

Sta il fatto che dal 1894, epoca alla quale risale l'interessenza della Contea nelle tranvie, su un provento totale di fr. 8,236,373, fr. 7,927,580 = 96 % provennero da versamenti delle imprese private. Dell'incasso complessivo in fr. 8,236,373, ben fr. 7,404,390 sono stati applicati al bilancio generale e così a sollievo dei contribuenti. Per quanto il Consiglio non potesse facilmente allontanarsi da una simile linea di condotta, avremmo desiderato che, atteso lo stato di deterioramento e la esiguità dei fondi di riserva, una quota più larga dei profitti fosse stata applicata a migliorare le condizioni di questo patrimonio comunale.

Il Consiglio afferma avere dal 1900 guadagnato sulla rete sud che esso esercisce, fr. 602,758, mentre dalla rete nord esercita da una società privata affittuaria, l'erario municipale ha incassato fr. 4,832,152. Per il fatto adunque che sulla rete sud si ha la gestione municipale, i contribuenti hanno risentito un danno non inferiore a fr. 4,287,400.

Ma neppure la modesta cifra di fr. 602,758 di pretesi utili in cinque anni di esercizio regge alla critica.

Mr. Haward, controllore del London County Council, riconobbe davanti la Commissione della

Camera dei Comuni che se si fosse, come in passato, conteggiato 1 danaro, per vettura e per miglio, per i rifacimenti, si avrebbe avuto nell'esercizio 1905-906 una perdita di fr. 100,880 anzichè un profitto (1) di fr. 100,880. Così i fr. 602,758 di utile si riducono a fr. 400,998.

Ho già rilevato che a giudizio della Commissione di finanza del London County Council al conto delle tranvie non è addebitata una tangente adeguata delle spese generali d'amministrazione.

Ultima per ordine, non certo per importanza, viene la questione del deprezzamento.

La Commissione di finanza ha segnalato al Consiglio le osservazioni del revisore contabile del Ministero sui conti 1904-905. Egli criticò la insufficienza degli stanziamenti fatti per rifacimenti, ed il metodo di addossare alle aziende tranviarie solo un terzo della spesa degli allargamenti stradali. Ma v'ha di più. La informazione data al revisore ministeriale che un terzo di queste spese sono addossate alle tranvie, non è neppure esatta. Secondo il consigliere Swinton, l'addebitamento effettivo è stato soltanto di $^{1}/_{12}$ (2).

Lo *Statist* (numero del 30 giugno 1906) rileva che la somma di fr. 882,700 accantonata per l'esercizio di un anno, che pure era stato favorevole, corri-

(1) *Statist*, 30 giugno 1906.
(2) *Seduta del London County Council*, 16 ottobre 1906.

sponde soltanto a 1.1 %. Siccome l'accantonamento per l'estinzione od ammortamento del conto capitale è del 2 %, l'importo complessivo per deprezzamenti e rinnovamenti dell'azienda tranviaria è soltanto del 3 % all'anno.

Nessuna persona competente metterà in dubbio che se per tutti questi titoli si fossero fatti stanziamenti adeguati, e così pure un adeguato addebitamento per la quotaparte delle tranvie nelle spese generali dell'amministrazione municipale, l'asserto profitto dell'esercizio tranviario municipale si sarebbe convertito in perdita.

Se il London County Council maneggiasse i denari dei suoi componenti, così come fanno i Consigli delle società anonime, il risultato dell'esperienza da esso fatta a caro prezzo sarebbe di abbandonare l'esercizio diretto della rete sud e di farne oggetto di concessione ad una società privata. Invece il Consiglio si prepara a battere la via opposta: non rinnovare l'affitto della rete nord, ed assumere l'esercizio diretto anche di questa!

### ILLUMINAZIONE (1).

L'illuminazione è un servizio assai diverso da quello dell'acqua potabile, nel quale non sono da

(1) Sir. G. Livesey ha avuto la cortesia di rivedere quosto capitolo. (*N. d. T.*) Sir G. Livesoy è dal 1885 presidente della *Metropolitan Gas Company* di Londra. Nel 1875 introdusse il sistema della *scala*

attendersi innovazioni e progressi notevoli. Abbiamo veduto le candele sostituite dal gas ed il gas soppiantato in larga misura dalla luce elettrica. È plausibile la speranza di nuove scoperte e di progressivi miglioramenti. Se i nostri municipi fossero stati interessati nel commercio del sego e delle candele stearìche, ciò avrebbe costituito una barriera alla diffusione del gas come, nel mio convincimento, la esistenza d'impianti di gas municipali ha creato serie difficoltà all'introduzione dell'illuminazione elettrica.

Di ciò non è agevole il dare una dimostrazione rigorosa, ma i fatti sono suggestivi. Si tenga presente che la maggior parte dei municipi esercenti gasometri sono grandi centri industriali con forte consumo di gas e son posti in territori carboniferi, mentre le società private del gas hanno, in generale, ubicazione assai meno vantaggiosa. In realtà solo le società di gas-luce di Bristol, Bath, Liverpool, Newcastle e Sheffield possono essere equamente messe a confronto di città come Manchester, Birmingham e Nottingham.

Esaminiamo i prezzi per mc. 28 (1):

*mobile* che armonizza gli interessi delle compagnie e dei consumatori e nel 1889 la cointeressenza del personale. Questo possiede fr. 8,000.000 del capitale sociale e conta tre suoi rappresentanti nel Consiglio d'amministrazione.

(1) Son ricavati dalle Tavole di Field e riproducono tutti i prezzi che vi sono segnati.

**Municipi.**

| | | |
|---|---|---|
| Nottingham . . . . . . | Fr. 3.10 | Tutti in regioni carbonifere. |
| Bolton . . . . . . . | » 3.10 | |
| Manchester . . . . . | » 2.90 | |
| Leicestor . . . . . . | » 2.90 | |
| Carlisle . . . . . . | » 2.80 | |
| Oldham da 2.50 a . . . . | » 2.80 | |
| Salford da 2.35 a . . . . | » 2.80 | |
| Bradford . . . . . . | 2.60 | |

**Compagnie di gas.**

| | | |
|---|---|---|
| Bristol . . . . . . . | Fr. 2.50 | Presso miniere. |
| Bath . . . . . . . | » 2.60 | |
| Newcastle . . . . . | » 2.15 | |
| Sheffield . . . . . . | » 1.70 | |
| Plymouth . . . . . . | » 2.15 | Distanti da miniore. |
| Portsea. . . . . . . | » 3.40 | |
| Rochoster . . . . . . | » 3.40 | |
| Brighton . . . . . . | » 3.50 | |

È ovvio che le grandi città industriali situate entro bacini carboniferi o nell'immediata loro vicinanza non possono venir confrontate colle compagnie private di Londra e dell'Inghilterra meridionale, dove il carbone è più costoso. È da rilevare a lode delle società private che a Londra la compagnia *South Metropolitan* fa pagare solo fr. 2.50, ossia fr. 0.40 meno di Manchester, malgrado la differenza nel prezzo del carbone. Anche a Londra la *Commercial Gas Company* fa pagare fr. 3.00 e la *Gas Light and Coke Company* fr. 3.60, però col-

l'uso gratuito dei gasometri e somministrando un gas di alto potere illuminante.

Se la South Metropolitan Gas Company di Londra praticasse lo stesso prezzo che il municipio di Manchester, i suoi clienti dovrebbero pagare fr. 5,245,760 di più per anno; e se il municipio di Manchester percepisse lo stesso prezzo che la South Metropolitan, i suoi consumatori pagherebbero fr. 1,992,380 di meno, cosicchè l'utile annuo di fr. 1,664,520 che il municipio suddetto asserisce di ricavare, si convertirebbe in una perdita di fr. 327,860.

Ecco i pretesi « profitti » di alcune città per i loro gasometri municipali:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Manchester . | Fr. | 1,664,520 | Carlisle . | Fr. | 35,308 |
| Nottingham . | » | 605,280 | Oldham . | » | 129,379 |
| Bolton . . . | » | 529,620 | Salford . | » | 655,720 |
| Leicester . . | » | 554,840 | Bradford . | » | 58,006 |

Aggiungendovi:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Birmingham . | Fr. | 580,060 | Burnley . | Fr. | 277,420 |
| Chester. . . | » | 327,860 | Lancaster. | » | 655,720 |
| Stockport . . | » | 252,200 | Wigan . . | » | 302,640 |
| Blackpool. . | » | 252,200 | | | |

troviamo, che tralasciando le cifre minori, dodici grandi città industriali nella vicinanza dei bacini carboniferi assorbono da sole oltre fr. 6,557,200 sul totale di fr. 7,742,540, che a detta del signor Row Fogo costituisce il saldo utili in base alle cifre accolte da Sir H. Fowler nella sua relazione. Così non avanza gran margine per gli altri 160 municipi

proprietari di gasometri. Ma se i municipi di Manchester, Nottingham e Bolton praticassero gli stessi prezzi delle società private di Newcastle, Bristol o Sheffield, dove se ne andrebbe il profitto? I municipi impongono un alto prezzo per il gas e poi lo battezzano « profitto industriale ».

Le cifre chiaramente dimostrano che nei centri serviti da società, il gas è a prezzo notevolmente più basso che non nelle aziende municipalizzate.

A mio giudizio Nottingham e Sheffield presentano due buoni termini di raffronto. La prima è servita da un gasometro municipale, la seconda da una società privata. Quindici anni addietro il prezzo era identico nelle due città, in Nottingham è andato crescendo, in Sheffield diminuendo, ed ora esso è a Nottingham in media di fr. 3.10 per 28 mc., e a Sheffield soltanto di fr. 1.70! Sir G. Livescy mi ha pur segnalato l'esempio di Manchester e di Salford, entrambe con gasometro municipale. Queste città sono contigue e praticamente come un'unica città. Orbene, Manchester percepisce fr. 2.90, Salford, in media, fr. 0.30 di meno.

Le cose poi non sono così semplici come potrebbe sembrare. Oltre il prezzo del gas, parecchi altri punti sono da considerare. Il gas non ha sempre lo stesso potere illuminante. Ad esempio, Sir George Livesey mi riferisce che il gas di Manchester ha un potere luminoso di 19 candele, quello di Liverpool di 20, e quest'ultimo è, a giudizio suo, controllato con tanto

maggior rigore, che la differenza equivale non a una candela, ma quasi a tre.

Di più, la grandissima maggioranza delle società sono soggette a verifiche e controlli rigorosi nell'interesse dei consumatori, mentre all'opposto per ben pochi fra i 200 gasometri municipali si praticano norme consimili. Là dove i municipi assumono l'industria del gas, quasi sempre riescono a torre di mezzo simili cautele a pro dei consumatori.

Circostanza di molto peso è questa che le compagnie private sono sorvegliate gelosamente dai municipi in ordine alla qualità del gas; consimile garanzia vien meno là dove il fornitore del pubblico è il municipio stesso.

Secondo la relazione contabile di Sir Henry Fowler, il profitto dei gasometri municipali era in totale di fr. 9,961,900; il profitto netto di tuttte quante le industrie municipalizzate fr. 9,533,160; di guisa che senza il gas esse avrebbero dato una perdita di franchi 428,740. Ma il profitto che i municipi asseriscono ricavare dai gasometri è di molto esagerato.

Mr. Row Fogo ha dopo attenta analisi dei conti presentanti dai municipi, chiaramente dimostrato che pur astraendo dalle sopra svolte considerazioni, larga parte dell'asserto utile è puramente immaginaria: ad esempio l'utile globale comprende « fondi di ammortamento o riserva all'infuori dell'estinzione dei prestiti per fr. 1,407,680; rifacimenti ed ampliamenti fr. 192,681; deperimenti fr. 281,253; incometax, ripa-

razioni, ecc., fr. 31,298 ». Il considerare il deperimento e l'incometax (imposta di ricchezza mobile) come un elemento del profitto, denota una singolare confusione di criteri!

Sir Courtenay Boyle, che fu Segretario del Ministero dell'industria, dopo un accurato confronto dei prezzi praticati dai municipi e dalle società, riconosceva nella sua testimonianza davanti la Commissione dei due rami del Parlamento sulle industrie municipali:

nel complesso i conti non dimostrano che a parità di circostanze vi sia alcun notevole vantaggio per il consumatore nell'essere provveduto dal municipio anzichè da una società per azioni (1).

Il sistema della scala mobile, che è quello adottato a Londra ed in parecchie altre città, sembra più conveniente per i consumatori che non la municipalizzazione dei gasometri.

Il sistema consiste in una scala mobile o di ragguaglio tra il prezzo del gas e il dividendo distribuito agli azionisti. Preso per punto di partenza un dato prezzo e un dato dividendo, le compagnie del gas sono autorizzate ad aumentare di $^1/_4$ % il dividendo in ragione di fr. 0.05 di riduzione nel prezzo del gas (per mc. 28). Le compagnie per il gas le quali ricorrono al Parlamento per essere

(1) *Relazione della Commissione delle due Camere sulle industrie municipalizzate.* 1900.

autorizzate ad emettere un nuovo capitale, debbono alienare in via di licitazione od asta volontaria le nuove azioni. Così la totalità del premio che le azioni possono fare sul mercato, va a beneficio dell'aziende sociali, ad aumento cioè del patrimonio sociale e non a beneficio dei singoli azionisti preesistenti. Questa procedura non solo procura al consumatore una parte nei maggiori profitti, ma dà pure alle società un incentivo a gestione parsimoniosa e ad evitare ogni aumento di capitale non realmente richiesto dai bisogni delle aziende (1).

### Acquedotti.

Il servizio dell'acqua potabile è il più adatto ad una gestione municipale. L'acqua potabile è indispensabile ad ogni comunità e una sola questione s'impone: in qual modo migliore la si possa otte-

---

(1) Manchester è la sola città inglese in cui l'industria del gas-luce sia stata sin dall'inizio costantemente municipale; essa ne ricava ora un profitto annuale di circa un milione e mezzo di franchi. L'esempio di Manchester è uno dei cavalli di battaglia prediletti dai fautori delle municipalizzazioni.

Vedansi in proposito le acute e profonde osservazioni di L. Darwin (pag. 233 e 239).

Segnatamente non è da dimenticare che quel municipio andò incontro a rischio ragguardevole quando già nel 1824 le autorità locali assunsero il servizio del gas, e a tale rischio è giusto andasse unito un utile largo, così come avrebbe dovuto accadere per una società privata. Inoltre con una concessione saggiamente stipulata, *di durata limitata,* Manchester avrebbe certo, anche senza l'azienda municipale e i rischi relativi, ricavato utili cospicui dal servizio del gas.

nere. Secondo me, ogni caso è da esaminare individualmente; in alcuni riconosco di buon grado che la gestione municipale è a desiderarsi; ma là dove società private forniscono acqua buona ed a mite prezzo è saggio applicare il precetto: « Il meglio è il peggior nemico del bene ».

In materia di acqua potabile, il primo postulato si è che l'acqua sia per quanto possibile buona, ed in secondo luogo al minimo prezzo compatibile colle sue qualità intrinseche.

A Londra il riscatto degli acquedotti privati fu patrocinato ed attuato essenzialmente per tre ragioni. Si disse:

1° Che nelle mani di un ente pubblico l'approvvigionamento sarebbe stato più sicuro e migliore.

2° Che il consolidamento degli otto acquedotti privati in un'unica azienda avrebbe procurato un'economia rilevante.

3° Che il riscatto degli acquedotti sarebbe risultato un impiego di capitale fruttuoso.

Per quanto riflette la purezza dell'acqua, il riscatto sotto un aspetto involve una spiccata inferiorità. La purezza in molti casi dipende dalle operazioni di filtramento le quali richiedono cura e vigilanza massima. In passato a Londra la purezza dell'acqua era invigilata in primo luogo dagli impiegati delle compagnie ed in secondo luogo dai funzionari del London County Council. Noi avevamo pertanto una duplice garanzia; ma ora, dopo

la soppressione delle compagnie, tutta la responsabilità riposa soltanto sull'ufficio municipale dell'acqua potabile, e *quis custodiet ipsos custodes?* Io ritengo che le garanzie di purezza dell'acqua sono oggi minori.

In ordine al secondo punto, le ragioni fatte valere presso il corpo elettorale erano che il riscatto « avrebbe significato un approvvigionamento più « copioso, a prezzo più basso, e che la collettività « invece di corrispondere in eterno alle compagnie « un utile del 10 e più per cento, avrebbe ammor« tito in 50 o 60 anni il capitale occorrente al ri« scatto ».

Naturalmente se il capitale che fruttava 10 % avesse potuto essere riscattato alla pari, l'affare sarebbe stato eccellente, ma ognuno doveva pur sapere che il riscatto si doveva forzatamente eseguire in base a valutazioni che avrebbero assicurato agli azionisti su per giù l'attuale loro reddito. Il discorrere quindi di 10 per cento era una grande fallacia. Si è voluto citare in favore del riscatto la relazione della Commissione presieduta da Lord Landaff; questa relazione è un documento molto curioso, ma essa conchiudeva che benanco senza il più copioso approvvigionamento e senza i più bassi prezzi promessi, il risultato del riscatto sarebbe stato « un *deficit* nei proventi », al quale si sarebbe dovuto far fronte o aumentando il prezzo dell'acqua, od aggravando i contribuenti.

Questa era pure la mia tesi e conseguentemente ho sempre combattuto il riscatto. Io non so in verità vedere ragione per adottare una linea di condotta la quale inevitabilmente implica o maggiori imposte o più alto prezzo dell'acqua. Consento che le previsioni sull'avvenire sono dubbiose; ma il passato è nel dominio imparziale della storia. Nel 1879 Mr. Smith fu incaricato di negoziare il riscatto colle società, ed egli era effettivamente riuscito ad accordarsi sul prezzo. Io mi opposi allora al riscatto, come anche oggidì. Fortunatamente il riscatto venne allora respinto, e che conseguenza se ne ebbe? La Commissione pel servizio dell'acqua potabile del London County Council procedè nel 1891 a computi accurati, e in una relazione firmata dal defunto Lord Farrer concludeva: « Il totale delle annualità che secondo il progetto di convenzione di Mr. Smith si sarebbe dovuto corrispondere agli azionisti nel 1880-90 avrebbe importato fr. 240,995,233; mentre i dividendi realmente lucrati dagli azionisti durante il detto periodo sono stati soltanto di fr. 214,324,100 » così se il riscatto fosse stato eseguito allora, i contribuenti ci avrebbero rimesso fr. 26,671,133.

Inoltre, come risulta dai documenti parlamentari, i consumatori dell'acqua potabile di Londra occupanti piccole abitazioni pagavano l'acqua ad un saggio minore di quelli praticati nelle grandi città con acquedotti municipali, ad esempio:

| | Fitto accertato agli effetti delle imposte dirette | | |
|---|---|---|---|
| | Fr. 252.20 | Fr. 504.40 | Fr. 756.60 |
| Manchester. . . | Fr. 13.75 | Fr. 26.47 | Fr. 38.97 |
| Liverpool . . . | » 16.85 | » 32.57 | » 46.67 |
| Birmingham . . | » 12.50 | » 37.72 | » 62.94 |
| Londra. . . . | » 12.15 | » 24.45 | » 37.27 |

I partigiani del riscatto sembrano aver trascurato due elementi assai importanti della questione. In primo luogo il dividendo del 10 % si riferiva solo a una piccola parte del capitale investito negli acquedotti, cioè alle azioni. Mentre l'interesse corrisposto sul capitale-obbligazioni era naturalmente di gran lunga meno elevato. Inoltre, per quanto riflette le azioni ordinarie, tutti gli utili eccedenti il 10 % dovevano essere devoluti a ridurre il prezzo dell'acqua. È vero però che questo diritto al 10 % era retroattivo, abbracciava cioè anche gli esercizi passati nei quali fosse stato distribuito un dividendo minore. In secondo luogo, quattro delle società distribuivano già un dividendo del 10 % e tre erano sul punto di fare altrettanto. Forse il ragionamento apparirà più piano considerando individualmente il caso di una società singola, ad esempio la West Middlesex Company. Essa distribuiva il dividendo

massimo, cui gli azionisti potessero aver diritto. Quindi se i profitti fossero ancora aumentati, la compagnia aveva obbligo di ridurre il prezzo dell'acqua, il che aveva già fatto in qualche misura. Si può quindi dire che gli azionisti erano azionisti di preferenza o di primo grado, mentre la collettività, ossia l'ente pubblico, possedeva già esso pure nell'azienda una parte importante per quanto di secondo grado. I maggiori profitti sopravvenienti spettavano alla collettività, mentre sugli azionisti incombevano responsabilità dalle quali il riscatto li ha affrancati. Invero gli azionisti delle società avevano l'obbligo di somministrare l'acqua; se una nuova fonte di approvvigionamento si fosse resa necessaria, la spesa relativa avrebbe fatto carico agli azionisti; ora essa ricadrà sui contribuenti. Per quale buona ragione il corpo dei contribuenti ha riscattato gli acquedotti della West Middlesex Company? I maggiori profitti sopravvenienti già appartenevano ai contribuenti, mentre ogni eventuale deficienza ricadeva sugli azionisti. Noi abbiamo in realtà comprato l'alea di una perdita. Come dunque deve qualificarsi la linea di condotta seguita dal London County Council?...

Io allora patrocinai in contrapposto alla politica del « riscatto » quella del « controllo », invocando gli insegnamenti della Commissione governativa per le ferrovie e quelli delle ferrovie indiane, nelle quali, come era il caso per le società di acqua potabile di

Londra, il pubblico ha un interesse ragguardevole per quanto contingente, ossia eventuale.

La Commissione amministratrice degli acquedotti del London County Council è ormai costituita da qualche tempo, non abbastanza lungo però, lo riconosco, per profferire un definitivo giudizio. La Commissione è capace, ed ha avuto la fortuna di trovare un presidente molto abile in Sir Melvill Beachcroft. L'acqua è sempre la stessa. Non vi è stata riduzione di prezzo, anzi due distretti sono stati privati delle riduzioni di cui precedentemente godevano. Quindi allo stato presente delle cose nessuno può dire che Londra abbia ricavato vantaggio dal riscatto delle società dell'acqua potabile, e due fra gli otto distretti di Londra pagano oggidì più di quanto avrebbero pagato senza il riscatto.

## Relazione contabile di Sir H. H. Fowler (1). sulle industrie municipalizzate

Il rendiconto presentato al Governo nel 1902 da Sir H. H. Fowler sulle industrie municipalizzate, coll'intendimento di metterne in luce le risultanze finanziarie, è un documento di alto interesse, ma che può trarre in inganno. Da questo rendiconto appa-

(1) Questo Parlamentare di parte liberale ha rivestito le cariche di Sottosegretario nell'*Home Department* (1884-85), Segretario del Tesoro (1886), Ministro per l'interno (1892-94), Segretario di Stato per l'India (1894-95).

rirebbe un profitto di fr. 9,533,160 su un totale capitale impiegato di fr. 2,522,000,000 — reddito indubbiamente meschinissimo per così rilevante investimento. Di più, non vi è compresa la perdita del municipio di Manchester sul canale da esso costruito per congiungersi col mare. Inoltre, siccome il preteso profitto dei gasometri sale a fr. 9,961,900, è evidente che le altre industrie municipali hanno dato uno sbilancio passivo di fr. 42,874. Ma nel gas i municipi hanno un monopolio, e possono stabilire i prezzi a loro piacimento. Cavano dalle tasche dei contribuenti quanto loro pare opportuno e lo battezzano «profitto». Procedendo all'esame dei conti, chiaro appare che alle risultanze di Sir Fowler dovrebbero aggiungersi molte partite e diffalcarsene altre in numero anche maggiore.

La perdita sui bagni e lavatoi municipali — franchi 3,152,500 — nonchè sui cimiteri, dovrebbe, e in buona giustizia, essere esclusa. D'altra parte le somme ricavate dalle linee tranviarie date in affitto o concessione debbono essere dedotte da ogni computo degli utili delle aziende municipali. Premessa l'avvertenza che un accurato esame (1), qual è quello praticato da Mr. Row Fogo per i bilanci delle imprese municipali del gas, metterebbe in luce, applicandolo anche alle altre imprese, molte partite da diffalcare,

(1) *Economic Journal*, 1901.

il riassunto dei conti, quali li ha accolti Sir Fowler, si presenta nel modo seguente:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Saldo attivo ossia di profitti apparenti dal rendiconto . . . . . . . . . . | | Fr. | 9,540,247 |
| + La perdita registrata per bagni e lavatoi | | » | 3,151,300 |
| + Id. id. id. cimiteri . . | | » | 1,608,633 |
| Totale . . . | | Fr. | 14,300,180 |
| A dedursi somme per l'ammortamento degli impianti a gas . . . . . | Fr. 1,407,680 | | |
| A dedursi per rinnovamenti ed ampliamenti . . | » 192,681 | | |
| A dedursi per deprezzamenti . . . . . . . | » 281,253 | | |
| A dedursi per ricchezza mobile, ecc. . . . . . | » 62,823 | | |
| Totale . . | Fr. 1,944,437 | | |
| Proventi delle tranvie date in affitto . . . . . | » 409,574 | | |
| Totale da dedursi . . . | | » | 2,354,011 |
| Saldo di profitti . . . . | | Fr. | 11,946,169 |

Questo corrisponde a meno del ½ % sul capitale investito, che è di oltre fr. 2,522,000,000. Certo, nessuno vorrà seriamente sostenere che tornasse conto l'esporsi a rischi ragguardevoli e addossare ai municipi un peso così grave per un ricavo tanto meschino.

Ma ciò non è tutto. Conviene indagare le somme stanziate per deperimenti, spese generali d'amministrazione, spese legali, ecc.

Ad esempio, per le infelici speculazioni elettro-tecniche dei municipi che rappresentano un capitale

di fr. 315,250,000, si sono bilanciati per deperimenti soltanto fr. 503,643; per gli acquedotti con un capitale di fr. 1,437,540,000, soli fr. 680,940 ; per gl'impianti a gas con un capitale di fr. 605,280,000, soli fr. 2,017,600 ; sulle tranvie con un capitale di franchi 245,895,000, soli fr. 1,261,000; per i porti e moli con fr. 136,188,000, soli fr. 113,490; per i mercati, con fr. 155,859,600, soli fr. 12,610; per i bagni e lavatoi pubblici con fr. 50,440,000, nessun deperimento è stato contabilizzato, ed altrettanto dicasi per le case operaie municipali con un capitale di fr. 31,600,660. Tutto ciò è assurdo, e se per i deperimenti si fosse bilanciata la somma giusta, il preteso profitto si sarebbe tramutato in perdita ingente.

Si dice da taluno che non occorre fare svalutazioni rilevanti a titolo di deperimento, perchè vi è il fondo di ammortamento, ossia il fondo destinato alla graduale estinzione dei debiti incontrati in conto capitale per l'impianto delle industrie municipali. Ma non è esatto l'affermare che per effetto del fondo di ammortamento tutto l'impianto diventerà senza altri pesi od oneri proprietà dei municipi. Ciò si avvererà soltanto se le svalutazioni annuali a titolo di deperimento saranno sufficienti. Altrimenti accadrà in processo di tempo che i municipi avranno bensì rimborsato il debito contratto per i propri impianti industriali, ma non avranno più negl' impianti un valore commerciale e reale corrispondente alle somme pagate! E nel dir ciò non si tiene ancor conto della

eventualità di esercizi passivi, come anche della svalutazione parziale o totale che il progresso industriale può arrecare a determinati impianti.

Ma altri rilievi sono da fare. Per Londra lo stesso County Council riconosce, ed altrettanto accade certo in altri municipi, che al passivo delle aziende municipalizzate debbono registrarsi maggiori somme per spese di amministrazione, per spese legali, ecc.

La città di Glasgow si vanta di ricavare lauto utile dalle sue tranvie, ma la città di Boston negli Stati Uniti, con una popolazione minore, ricava una somma annua molto maggiore dalle tranvie che essa non esercisce direttamente.

Ancora, confrontiamo ad esempio Glasgow e Dublino: la prima ha una popolazione di 750,000 abitanti, la seconda solo di 353,000. Ma, come osserva Mr. Dixon Davies (1):

... l'Irlanda è nella fortunata condizione di non essere soggetta alla legge 1870 sulle tranvie, la quale obbliga tutte le compagnie tranviarie d'Inghilterra e di Scozia a costituirsi con una concessione che non oltrepassi la durata di 21 anni. La società delle tranvie di Dublino paga al municipio un canone annuo di fr. 504,400. Glasgow, con una popolazione tre volte maggiore e per lo meno dieci volte più ricca, aveva nel 1901 soltanto km. 71 e m. 615 di tranvie contro km. 83 e m. 685 a Dublino, ed in quell'anno le tranvie di Glasgow diedero al bilancio

(1) « The Cost of Municipal Trading », 1903, pag. 200. Nel *Journal* della Society of Arts.

municipale un profitto netto di fr. 315,250. Quanto alla tariffa, essa è in Glasgow di fr. 0.05 per mezzo miglio, in Dublino di fr. 0.10 per 2 miglia. I salari ed il trattamento del personale di Dublino si avvantaggiano nel confronto con quelli di Glasgow. Ma il massimo fra i benefici avuti da Dublino sta in ciò, che le tranvie elettriche e la mite tariffa sovra indicata vi furono introdotte dalla iniziativa privata sin dal 1896, mentre Glasgow non ebbe tranvie elettriche prima del 1901.

Il London County Council ha dal 1900 incassato fr. 4,832,026 dalle tranvie a nord del Tamigi, che esso aveva dato in concessione od affitto. Vedremo se il bilancio municipale ricaverà un'ugual somma ora che l'esercizio di quella rete è passato al County Council.

Io mi domando se alcun uomo di affari competente possa mettere in dubbio che se i nostri municipi dessero in affitto gli impianti di gas, di elettricità, le tranvie, senza alcun aumento dei prezzi per il pubblico, non ne risulterebbe un importante beneficio ai contribuenti ed una forte spinta alla riduzione delle imposte locali.

Molti sembrano ritenere che abbia da essere un buon affare per un municipio il torre a prestito capitali, per esempio al 3 $^{1}/_{4}$ %, per riscattare alla pari le azioni di un'azienda industriale che frutta il 5 %. Ma perchè il pubblico accetta alla pari cartelle municipali 3 $^{1}/_{4}$ % e non compra le azioni se non a un prezzo tale da ricavarne il 5 %?... Gli

è perchè il rischio è maggiore. È incerto se un municipio che intraprenda una operazione simile ricaverà o non ricaverà profitto; ma certo è che va incontro ad un rischio.

Si ripete spesso che mentre i dirigenti di una società debbono essere pagati, gli amministratori municipali lavorano gratuitamente. Ma, come osserva L. Darwin (1), « la maggioranza degli uomini di affari converrà nel ritenere che un'amministrazione gratuita non riesce nel complesso la più economica ed efficace in imprese industriali ».

* * *

Il traduttore reputa pregio dell'opera aggiungere alcuni particolari circa le aziende elettriche municipali della Gran Bretagna, desumendoli dall'opera dell'on. R. P. Porter: *The Dangers of Municipal Trading:*

Si è affermato dai fautori del socialismo municipale che le aziende elettriche comunali del Regno Unito, con un capitale investito di circa fr. 706,160,000, hanno realizzato nel 1905 un « profitto » di fr. 28,422,940; è opportuno indagare la sincerità e legittimità di tale profitto.

Il suddetto capitale rappresenta le 184 principali imprese. Del profitto suddetto (fr. 28,422,940) fr. 25,220,000 sono stati prodotti dalle 20 maggiori aziende (e tra queste le 10 prime comportano i $^2/_3$ del totale). I residui franchi 3,202,940 si riferiscono a 164 imprese, con un capitale di fr. 378,300,000, il che corrisponderebbe a un reddito minore dell'1 %. Di queste 164 imprese, 69 con un capi-

(1) *Municipal Trade.*

tale di fr. 75,660,000 accusavano una perdita annua di fr. 1,765,400.

Contrapponiamo alle risultanze delle industrie municipali quelle dell'industria privata. 60 compagnie, con un capitale di fr. 428,740,000, impiantate nel Regno Unito, hanno nel 1905 guadagnato fr. 50.440,000, ossia 11 $^3/_4$ %.

È da rilevare che i municipi si trovano in una posizione privilegiata, avendo nell' illuminazione pubblica e nella provvista di energia per altre aziende o per altri servizi municipali uno smercio rilevante assicurato alle proprie aziende elettrotecniche. Ed a porre nella vera luce i profitti industriali delle imprese elettriche municipali dovrebbe anche essere accertato a quale prezzo la illuminazione e la forza sono conteggiate dal Comune a carico del bilancio generale o dei conti delle altre aziende municipali.

Mr. J. Holt Schooling nella *Fortnightly Review* dell'agosto 1906 ha pubblicato uno studio oltremodo interessante colle risultanze dell'esame accuratissimo da esso fatto circa i bilanci delle aziende industriali municipali per una serie di anni.

A fine marzo 1902, erano investiti in 1060 « imprese riproduttive » dei municipi del RegnoUnito fr. 3,051,620,000, dei quali 2,547,220,000 rappresentavano capitali tolti a prestito e tuttora dovuti.

A quella data, per provvedere al rimborso di questo debito di fr. 2,547,220,000 (contro il quale stava l'attivo rappresentato dagli impianti, dai macchinari, ecc., di tutte le 1060 aziende), esisteva un fondo d'ammortamento di fr. 113,490,000. Mr. Schooling scrive: Un argomento corrente in favore delle municipalizzazioni, sta

in ciò, che il debito ha la sua giustificazione nel possesso delle aziende create mercè il debito. Ma l'attendibilità di questo argomento è subordinata alle r-sultanze finanziarie delle aziende. Supposto che il capitale di fr. 3,051,620,000 sia stato speso giudiziosamente, se le aziende non danno profitti, ma quanto meno praticano delle svalutazioni sufficienti per tutte le forme di deperimento, e se non richiedono alcun contributo dal bilancio generale, il suddetto argomento regge sotto l'aspetto finanziario.

Ma se invece le aziende nell'esercizio annuale dànno perdita, se non si fanno svalutazioni adeguate per i multiformi deperimenti, se i contribuenti debbono ogni anno ripienare di loro tasca lo sbilancio passivo dell'esercizio industriale delle aziende, il suddetto argomento a giustificazione dei debiti contratti dalle imprese « riproduttive » perde ogni consistenza, e le imprese vengono a poggiare su una base finanziaria assolutamente falsa. Il prospetto seguente, elaborato dal signor Schooling, mette in evidenza i risultati medi ottenuti da tutte queste imprese riproduttive nei quattro esercizi terminati il 31 marzo 1902:

| | | |
|---|---|---|
| Introito annuale medio. . . . . . . | | Fr. 328,868,800 |
| Spese annuali medie di esercizio. . . . . . . | Fr. 207,535,380 | |
| Spesa media per corrisponsione dell' interesse sui capitali presi a mutuo | » 106,932,800 | |
| Importo medio annuo messo in risorva per i deperimenti . . . . . | » 4,867,460 | |
| Totale passivo medio por anno . . . . . . | | » 319,335,640 |
| Profitto netto medio per anno. . . . . | | Fr. 9,533,160 |

Questo profitto di fr. 9,533,160 su un capitale di fr. 3,051,620,000 corrisponde all'incirca ad un terzo per cento, ricavo che potrà accontentare un municipio, ma che condurrebbe al fallimento un industriale privato...

Questo asserto profitto varrebbe a dimostrare che, quanto meno, le aziende municipali non sono passive, sempre che però l'importo accantonato per i deperimenti (fr. 4,867,460) potesse reggere alla critica. Ma così non è. Esso corrisponde da $^1/_6$ a $^1/_7$ % sul capitale investito. Non poche imprese non registrano al loro passivo alcuna somma per deperimenti. Mr. Schooling dice con ragione che un simile stanziamento per deperimenti degli stabili, del macchinario, ecc., acquistati mercè il credito e quindi non pagati, è grottescamente inadeguato. Siccome non meno di fr. 2,900,300,000 sul totale di fr. 3,051,620,000 rappresentano capitali investiti in acquedotti, impianti di gas, di elettricità ed in tranvie, e siccome gli edifici ed il macchinario di tutte queste imprese hanno una vita breve o quanto meno incerta, attesa la possibilità di essere soppiantati da processi nuovi e migliori, è probabile ch'essi abbiano ad essere esausti o surrogati assai prima che i debiti contratti in origine per loro causa siano estinti. Non è eccessivo il calcolare che siffatti impianti e macchinari sono deprezzati annualmente per logoro effettivo (a non considerare l'eventualità delle nuove invenzioni, le quali possono svalutare ugualmente gl'impianti vecchi ed i recenti) nella misura del 5 % del loro costo originario. Mr. Schooling ha compilato su questa base un conto che dimostra la posizione *reale* di queste imprese municipali. Ecco il bilancio di queste imprese, conteggiando ogni anno il 5 % per deperimenti:

| | | |
|---|---|---|
| Proventi medii per anno (come sopra). | | Fr. 328,868,800 |
| Media delle spose di esercizio per anno (come sopra) . . . . . . . | Fr. 207,535,380 | |
| Media dei pagamenti annuali per interesse sul capitale preso a mutuo (come sopra) . . . . . | » 106,932,800 | |
| Stanziamento annuo por deperimonti, corretto in ragione del 5 % . . | » 152,782,760 | |
| Passivo medio per anno corretto . . . . . | | » 467,250,940 |
| Perdita netta media per anno . . . . . | | Fr. 138,382,140 |

Quindi è a dire che le aziende municipalizzate incontrano ogni anno una perdita di circa fr. 138,710,000 contro i quali è bilanciata soltanto una somma di franchi 9,533,160. Esse, secondo l'espressione di Mr. Schooling, sono esercite ingolfandosi in debiti sempre crescenti; ed il loro esercizio, ben lungi dall'essere «riproduttivo», costituisce un gravame che si aggiunge alle imposte locali.

## Capitolo VII.

### Gli effetti delle municipalizzazioni sulla iniziativa privata

Nell'ultimo capitolo ho messo in luce che gli asseriti utili delle aziende municipalizzate sono per lo più affatto illusori e che in realtà si sono avute bene spesso perdite gravi.

Cercherò ora di mostrare come le municipalizzazioni abbiano paralizzato le imprese private, e quali gravi danni abbiano già sotto questo aspetto inflitto al paese. Mi restringerò a quattro ordini di industrie:

1° Tranvie;

2° Telefoni;

3° Illuminazione elettrica;

4° Energia elettrica.

Il signor Meyer, già professore di economia politica dell'Università di Chicago, ha testè pubblicato su questa materia un libro eccellente (1), che do-

---

(1) *Municipal Ownership in Great Britain.*

vrebbe venire studiato da quanti si interessano a questi problemi, e dal quale ho io stesso imparato assai.

### TRANVIE.

Oltre gli ovvi vantaggi chepresentano per l'interno della città, le tranvie rivestono grande importanza per attenuare il soverchio addensamento della popolazione nel centro e trasportare gli operai alla periferia, dove possono avere abitazioni migliori e meno costose e vivere in più salubre ambiente.

La relazione della Commissione Reale sui mezzi di locomozione e trasporto in Londra, dice che « il prezzo delle aree a poche miglia di distanza è abbastanza mite », per permettere la costruzione di case operaie e l'affitto di simili case « a prezzi compatibili colle risorse degli affittuari, sempreché si provvedano agli operai mezzi di trasporto rapidi e di poco costo ». I Commissari soggiungono che « un numeroso contingente di operai occupati nelle parti soverchiamente popolose di Londra non hanno bisogno di abitare presso la sede della loro industria » e che « dove si sono procurate agevolezze di trasporti la popolazione ne approfitta e vive fuori di Londra ».

Nel 1900, l'assessore (alderman) Southern, che per 22 anni aveva appartenuto al Consiglio municipale di Manchester, faceva davanti la Commissione dei due rami del Parlamento sulle municipalizzazioni la deposizione seguente:

Abbiamo all'infuori della città abbondanza di aree fabbricabili dove gran parte della nostra popolazione soverchiamente addensata potrebbe essere trasferita, sempre che agli operai siano approntati mezzi di trasporto rapidi e di poco costo È questa la vera chiave del problema (1).

Sotto questo aspetto il pregiudizio recato alla iniziativa privata nel campo dello sviluppo delle tranvie riveste particolare gravità.

D'altra parte, scrive il prof. Meyer, nel Consiglio municipale di Glasgow è stato ripetutamente sostenuto che la città di Glasgow non debba estendere la sua rete tranviaria a sobborghi non facenti parte di Glasgow, attesochè una siffatta linea di condotta avrebbe per effetto di allontanare gli abitanti e le industrie dal territorio di Glasgow, e di diminuire così la materia imponibile pertinente alla amministrazione municipale (2).

Il primo tentativo per ottenere una legge dal Parlamento, autorizzante la costruzione di tranvie, fu fatto nel 1858. Esso non approdò per l'opposizione di Sir Benjamin Hall, che era allora presidente dell'Ufficio governativo dei lavori pubblici. Nel 1860, Mr. George Francis Train, col consenso delle autorità locali, ma senza averne ottenuto autorizzazione dal Parlamento, costruì una tranvia a Birkenhead, e successivamente in 2 o 3 altri centri.

(1) Relazione della Commissione delle due Camere sulle industrie municipali 1900.

(2) *Municipal Ownership in Great Britain.*

Nel 1861, 1865 e 1868 il Parlamento respinse di nuovo la domanda di autorizzazione alla costruzione di tranvie nella capitale. Finalmente nel 1869, poterono esser promulgate 3 leggine, autorizzanti 66 km. di tranvie nella metropoli, precipuamente nei suoi sobborghi.

Nel 1870, Mr. Shaw Lefevre, attualmente Lord Eversley, fece approvare la legge sulle tranvie che fu stigmatizzata da Mr. Vesey Knox come il provvedimento legislativo più disastroso che l'Inghilterra abbia subito nell'ultimo mezzo secolo (1). Essa ha fatto cattiva prova sotto un duplice aspetto.

Anzitutto essa conferì alle autorità locali il diritto di riscatto *a capo di* 21 *anni* « sulla base di pagare il valore che le tranvie avrebbero avuto allora (escludendo qualsiasi abbuono per i profitti passati od avvenire dell'impresa, nonchè ogni compenso per la cessione forzosa o per qualsiasi altro titolo) » (2).

Il defunto Mr. John Morris, della ditta Ashurst Morris e Co., il quale aveva gran competenza in materia di tranvie, mise in rilievo la insufficienza di questo periodo di 21 anni, tanto più avuto riguardo alla clausola dell'eventuale riscatto. Dei suoi ammonimenti non si fece però caso, ed il capitale britannico fu così spinto a costruire tranvie nei

(1) « The Economic Effect of the Tramways Act of 1870 », nell'*Economic Journal,* 1901.

(2) Raccolta delle Leggi 33 e 34 Vict. c. 78, s. 43.

paesi stranieri dove le amministrazioni municipali si mostrarono più lungiveggenti.

Con l'interpretazione inattesa che i Tribunali diedero all'articolo sovra riferito, e che riuscì per i capitali investiti nelle imprese tranviarie una sorpresa disastrosa, sarebbe stato impossibile di costruire tranvie. Ma pure coll'interpretazione che dal pubblico venne data dapprima all'articolo in discorso, in 10 anni si costruirono solo 620 km. di tranvie e nel 1890 venne a mancare completamente il concorso di imprese private a questo ramo dei pubblici servizi.

La seconda ragione degli effetti esiziali della legge del 1870 sulle tranvie fu la facoltà di *veto* conferita ai municipi... Il consenso delle autorità locali fu imposto dalla legge perchè si supponeva che queste avrebbero forse volentieri costruito esse stesse le tranvie, ma il Governo non intese certo di dar loro mezzo di mercanteggiare il proprio consenso col negare a Compagnie tranviarie il permesso di attraversare il territorio comunale.

Per esempio, tra Leeds e Bradford è interposta una zona di circa m. 3200, facente parte del territorio di un terzo Comune. La facoltà conferita a questa amministrazione di opporre il proprio *veto* all'impianto di una linea tranviaria tra Bradford e Leeds, è certo assurda.

Nel 1902 Mr. John Burns, deputato, membro del Consiglio della Contea di Londra e attuale mi-

nistro per l'interno, si espresse nei termini seguenti:

Durante tre sessioni del Parlamento, 38 domande di estensioni e miglioramenti tranviari avanzate dal Consiglio della Contea di Londra non hanno approdato per il *veto* formulato dai Consigli distrettuali dei Borghi londinesi. In quasi tutti questi casi il *veto* fu secondo me esercitato senza buon fondamento. Alcuni di questi *veti* sono stati sragionevoli, altri faziosi, ed alcuni si sono spinti quasi a censurare il Consiglio della Contea per i miglioramenti alla viabilità da esso caldeggiati. Questo è uno stato di cose assai grave e tale da non trovare rimedio se non in rapporti di maggior tolleranza e buon volere fra il Consiglio della Contea ed i Consigli dei Borghi (1).

Che ne sarebbe della nostra rete ferroviaria se fosse stato necessario riportare il consenso di ogni ente locale il cui territorio veniva attraversato?

Il defunto Lord Morley, presidente del Comitato della Camera alta, formulò su questo tema giudizi molto severi, adducendo in un discorso tenuto nel 1901 tipici esempi dello spirito e del metodo cui s'informarono le autorità locali, sia mercanteggiando, sia rifiutando il proprio consenso. Egli disse:

Ecco un caso accaduto a Londra l'anno scorso: una compagnia tranviaria riportò per la sua concessione l'assenso di uno dei Consigli distrettuali di Londra nel cui territorio la linea avea da essere impiantata; successivamente richiese il consenso del Consiglio della Contea di

(1) HANSARD'S, *Parliamentary Debates*, 15 maggio, 1902, p. 447.

Londra il quale avea nella materia un interesse molto secondario, e solo in quanto proprietario di una linea tranviaria concorrente, impiantata in un'altra parte di Londra. Il Consiglio della Contea diede un rifiuto.

Lord Morley concludeva così:

Non è conveniente nè consono all'interesse pubblico che la Camera dei Lordi conferisca agli enti locali così esteso potere di stabilire condizioni le quali possono aggravare assai un'industria nazionale importante, oppure incoraggiare i promotori di queste imprese a superare le difficoltà col « tirare dalla loro » sotto una forma o sotto un'altra le autorità locali, e nell'usare questo termine « tirare dalla loro » non intendo già accennare a pratiche di corruzione esercitate con denari, ma coll'offrire vantaggi d'altra natura, tali da guadagnarsi il consenso delle autorità locali (1).

Mr. Chaplin, ministro per l'interno, presentò nel maggio 1902 una proposta in virtù della quale veniva conferito alle Commissioni delle Camere, incaricate di riferire sui progetti di legge di interesse particolare, la facoltà di esaminare se il consenso delle amministrazioni locali fosse stato senza ragione rifiutato. Egli osservava che maggiori mezzi di trasporto sono assolutamente indispensabili perchè diventi effettiva la legge 1900 sulle abitazioni operaie.

Non v'ha dubbio al mondo che l'estensione delle reti tranviarie sia un argomento di primaria importanza in

(1) HANSARD'S, *Parliamentary Debates*, 11 luglio 1901.

relazione al ponderoso problema delle abitazioni popolari. Eppure questa estensione è, allo stato attuale delle cose, avversata, arrestata, paralizzata dal regolamento della Camera dei Comuni riflettente le leggi di interesse locale, oppure dall'atteggiamento che sotto l'egida di questo regolamento assumono talune amministrazioni locali con procedimenti di cui pochi si fanno un concetto... Quanto certe amministrazioni locali pretendono qualificare « clausole della concessione » è giudicato dai promotori, e ben spesso certamente con ragione, come nientemeno che ricatto. Potrei citare molti esempi per illustrare sino a qual punto ricatti siano stati esercitati. Ciò ha formato da molti anni oggetto di vive lagnanze e posso dire che nessuno più dei presidenti delle Commissioni delle due Camere del Parlamento le trova giustificate; nè credo che userei un linguaggio eccessivo dicendo che in parecchie occasioni questo stato di cose ha raggiunto proporzioni veramente scandalose (1).

Sir Albert K. Rollit, dietro domanda della Federazione dei Comuni (2), capitanò la opposizione alla proposta di Mr. Chaplin. Egli fondò la sua tesi sulla circostanza che i municipi andrebbero incontro a grandi spese legali qualora dovessero nelle vie procedurali costituirsi davanti le Camere del Parlamento per combattere le innumerevoli istanze di concessione che certamente pullulerebbero dopo abrogato il *veto* ora spettante alle amministrazioni locali.

(1) Hansard's, *Parliamentary Debates*, 15 maggio 1902.
(2) Questa Federazione comprendeva nel 1905 ben 296 Municipi.

Mr. Chaplin fu appoggiato da Mr. Lowther, allora presidente dei Comitati della Camera dei Comuni, ed ora presidente di questa, ma la Federazione dei municipi aveva aderenze preponderanti ed egli fu costretto a ritirare il suo emendamento.

I più recenti progressi nelle tranvie sono stati l'applicazione del vapore e poscia quella dell'energia elettrica come forza motrice. Anche queste applicazioni, come lo illustra Mr. Meyer, furono osteggiate e intralciate dall'influenza dei municipi.

Sin dal principio del 1877 la Compagnia delle tranvie di Edimburgo fece alcune esperienze dell'applicazione del vapore. Il generale Hutchinson, ispettore del Ministero del commercio, le presenziò, e trovò che le tranvie a vapore riuscivano molto pratiche e potevano essere esercite con uguale sicurezza per il pubblico che i veicoli a trazione animale. I membri del Consiglio municipale di Edimburgo declinarono di assistere a queste esperienze o di delegarvi il capo del servizio tecnico municipale. Alcuni mesi dopo la città di Edimburgo inviò a Londra il suo sindaco, sir James Falshaw, per sostenere davanti il Comitato della Camera dei Comuni che le esperienze fatte colà col vapore non erano riuscite soddisfacenti (1).

Nel 1877 furono avanzate domande di concessione per tranvie a vapore nei Comuni di Birkenhead, Dublin, Edimburgo, Glasgow, Galway, Ipswich, Leeds, Leicester, Londra, Bristol, Dewsbury, Nottingham, Sheffield, Swansea, Wolverhampton, e Mr. Raikes,

(1) H. R. Meyer, *Municipal Ownership in Great Britain.*

presidente del Comitato della Camera dei Comuni, presentò la proposta che venisse nominata una Commissione « per esaminare sino a qual punto e con quali norme l'applicazione del vapore o di altra forza meccanica potesse essere permessa sulle tranvie e sulla pubblica strada ».

Questa Commissione speciale fu nominata e concluse nella sua relazione favorevolmente all'uso della forza motrice meccanica in via di esperimento. L'11 maggio 1877, il Governo presentò un progetto di legge conforme alle conclusioni della Commissione suddetta; ma i municipi vi mossero sì viva opposizione, che il Governo ritirò il disegno di legge addì 28 giugno (1).

Consimile opposizione da parte dei municipi fu rinnovata per l'applicazione dell'energia elettrica, e i dannosi effetti che ne seguirono per le nostre industrie elettriche si possono desumere dal fatto che mentre nel 1900 gli Stati Uniti avevano chilometri 24,140 di tranvie elettriche, la Gran Bretagna nel 1899 ne contava soltanto 338!

Con quanta pertinacia le autorità municipali abbiano fatto opposizione alla iniziativa privata, è dimostrato in modo tipico dal seguente caso narrato dal signor Meyer.

La funesta legge 1870 sulle tranvie non si applica all'Irlanda. Nel 1894, Mr. Murphy propose alla città di

(1) Hansard's, *Parliamentary Debates,* 27 febbraio 1877, 5 febbraio, 23 aprile, 11 maggio e 28 giugno 1878.

Dublino di trasformare le sue tranvie in tranvie elettriche se la città gli avesse accordato la concessione per 42 anni dal 1894; la città avrebbe avuto facoltà di riscatto a quella data in base a perizia del valore intrinseco dell'impianto, aumentato del 33 % a titolo di compenso per l'avviamento e la cessione bonaria. Di più Mr. Murphy si chiariva disposto a corrispondere per l'occupazione delle strade un canone annuo ascendente oggidì a fr. 365,000, per km. 161 di linea. Appena i fautori delle municipalizzazioni in Inghilterra e in Scozia conobbero questa proposta, mandarono loro rappresentanti a Dublino per sollevare l'opinione pubblica contro l'accoglimento della proposta stessa e riuscirono così ad impedire che essa fosse approvata dalla città prima della fine del 1895. Un anno dopo la trazione elettrica era applicata a Dublino (1).

Il signor Cunningham, direttore generale della Ferrovia Centrale di Londra, ha espresso il giudizio, secondo me fondato, che:

Forse nessuna causa è stata così efficace nell'impedire i rimedi al soverchio addensamento della popolazione urbana quanto la legge 1870 sulle tranvie. Le disposizioni di questa che limitano rigidamente la durata della concessione a 21 anni e fissano praticamente il prezzo di riscatto da parte dei municipi al di sotto del valore degli impianti, sono state un impedimento potente allo sviluppo delle applicazioni elettriche.

Man mano che la vera portata della legge 1870 venne meglio apprezzata, la costruzione di tranvie

(1) Relazione della Commissione delle due Camere sulle industrie municipali, 1900.

è andata gradatamente scemando nella Gran Bretagna.

Col 1890 venne a cessare nel Regno Unito la costruzione di nuove tranvie. Nel quinquennio compiutosi col 1895 s'impiantarono nel Regno Unito solo km. 55 di tranvie a trazione animale, meccanica, sotterranea od elettrica (1). Mentre nel 1870 i municipi si agitarono presso il Parlamento per ottenere la promulgazione di una legge che praticamente paralizzava la costruzione di tranvie per opera dell'iniziativa privata, essi negli anni successivi non si mossero per colmare la lacuna creata dalla paralisi della iniziativa privata.

Nel frattempo, prosegue il prof. Meyer, quegli stessi uomini che avevano avuto dal Parlamento dinieghi sopra dinieghi, punto scoraggiati, rivolsero al continente la propria attività, e nel periodo dal 1864 al 71 costruirono tranvie a Copenhagen, Bruxelles, Parigi, Bordeaux, Ginevra, Madrid, Genova, Vienna, Berlino, Barcellona, Pietroburgo e Costantinopoli. Questi fatti significativi — le persistenti istanze al Parlamento, gl'impianti tranviari eseguiti nella Gran Bretagna, senza avere potuto ottenere da alcuna pubblica autorità una concessione regolare, e la contemporanea estesa costruzione di tranvie sul continente, dove pure la popolazione è in generale meno abbiente che in Inghilterra e perciò meno suscettibile di far largo uso delle tranvie — dovrebbero esser risposta sufficiente alle persone, male informate o di mala fede, le quali sogliono ripeterci che la municipalizzazione

(1) *Statistiche annuali pubblicate dal Ministero dell'industria sulle tranvie urbane, provinciali,* ecc.

delle tranvie nella Gran Bretagna è derivata dalla riluttanza dell'iniziativa privata a procurare adeguati mezzi di trasporto (1).

Nel 1904 le Compagnie tranviarie tentarono collettivamente di ottenere dal Governo la facoltà di concessioni coattive pei Comuni; ma questi si unirono per osteggiare tale proposta.

Una legge speciale approvante una simile concessione alla Compagnia delle tranvie lungo la Tyn fu approvata all'unanimità dalla Commissione della Camera dei Lordi ed altresì ad unanimità dal Comitato della Camera dei Comuni; nella Camera fu patrocinata dal segretario del Ministero dell'interno, ma venne respinta dalla Camera stessa con 178 voti contro 142 (2).

Degli sforzi dei municipi per assicurare il proprio monopolio, si ebbe nuova prova nel 1905. La Compagnia delle Ferrovie del Nord-Est chiese una concessione per esercire omnibus-automobili, al che la città di Newcastle strenuamente si oppose negli interessi del municipio proprietario delle tranvie. Il Comitato della Camera dei Comuni accolse la domanda con alcune restrizioni, ma gli avversari cercarono di far interdire alla Compagnia la facoltà di accogliere viandanti lungo il percorso e di far così concorrenza alle tranvie municipali. Nella discussione su questa eccezione, i patroni dei municipi

(1) H. R. Meyer. *Municipal Ownership in Great Britain.*
(2) *The Municipal Journal*, 1904, e 10 febbraio 1905.

dichiararono apertamente ch'essi si opponevano alla concessione per evitare la concorrenza alle tranvie comunali. Mr. Bonar Law, segretario del Ministero dell'industria, nell'opporsi all'emendamento restrittivo disse:

...I municipi hanno di nuovo sonato a raccolta; ma è da vedere sino a qual punto le autorità municipali debbano, per semplice motivo d'essere impegnate in un determinato ramo d'industria, poter ottenere un monopolio che non sarebbe accordato a nessun altro interessato.

E concludeva con queste parole:

È tempo di esaminare se è la Camera che deve dare direttive ai municipi, oppure se tocca a questi di dirigere la Camera.

La proposta restrittiva venne poi respinta con 127 voti contro 110.

Le Compagnie ferroviarie svolgono la loro azienda sotto l'impero di regolamenti severi per quanto riguarda la sicurezza del pubblico e del personale, come in riguardo alle tariffe che è loro consentito di applicare. Esse hanno speso capitali ingenti nell'impianto delle loro reti e nell'acquistare i terreni occorrenti alle linee ed alle stazioni. È vero che in origine esse avevano monopolio, ora però ciò non può guari più affermarsi, tenuto conto delle linee concorrenti e delle tranvie che trasportano non solo passeggieri, ma anche merci. Invece le tranvie municipali sono state costruite senza alcun onere

per l'occupazione delle strade e sono state estese oltre il territorio pertinente alle amministrazioni che le eserciscono. Esse sono diventate concorrenti serii per le Compagnie ferroviarie, ma nullameno esse invocano provvedimenti protettivi che nessuno si sognerebbe possano essere accordati mai a Società private.

Nel 1897 fu promulgata la legge per le ferrovie economiche.

Alla fine del 1903 i commissari per la concessione di ferrovie economiche avevano esaminato 244 domande di concessioni provvisorie per tranvie urbane e provinciali (1).

Detta legge andò in vigore per un periodo di cinque anni, che spiravano col dicembre 1901. Nel febbraio di detto anno (2) il *Municipal Journal*, portavoce dei fautori delle municipalizzazioni, scriveva:

Apprendiamo che si tenterà di far posto definitivamente nella nostra legislazione a quella anomalia che è la legge sulle ferrovie economiche. Si dice che il Governo è « soddisfatto dell'esperimento ». Esso non è solo nell'avere motivi di compiacersi per questa legge. Vi sono anche i furbi promotori di tranvie che hanno in essa trovato un mezzo molto efficace di sottrarsi alle restrizioni della legge sulle tranvie 1870, e di liberarsi dal peso della clausola di riscatto.

---

(1) H. R. Meyer, *Municipal Ownership in Great Britain.*
(2) 22 febbraio 1901.

Mr. Gerald Balfour, presidente del Ministero dell'industria, nell'aprile 1901 presentò coraggiosamente un disegno di legge per migliorare e prorogare per altri cinque anni la legge sulle tranvie economiche; ma nell'agosto ritirò tale proposta unicamente e semplicemente perchè essa avrebbe sollevato molta discussione (1). In altre parole, perchè era osteggiata dalla Federazione dei municipi.

Dopo il 1901, la legge suddetta è stata prorogata ogni anno per il periodo di un anno.

Il risultato della linea di condotta seguita dai municipi, o meglio dalla Federazione dei municipi stessi, appare dal confronto fra il nostro paese e gli Stati Uniti.

Nel 1890 le città degli Stati Uniti, con popolazione di 50,000 abitanti ed oltre, possedevano km. 5158 di linee tranviarie. Data la stessa proporzione, le città inglesi con popolazione corrispondente, avrebbero dovuto avere km. 5134 di linee tranviarie. Ma invece l'Inghilterra, la Galles, la Scozia e l'Irlanda insieme ne contavano solo in complesso km. 1525 (2).

Nel 1896 gli Stati Uniti avevano 16,000 km. di tranvie elettriche e noi 32! (3).

A giugno 1902 le tranvie negli Stati Uniti avevano 26,798 km. di linea e 36,352 km. di binario dei quali non meno di 22,530 posti nel territorio di città.

---

(1) Hansard's, *Parliamentary Debates*, 1° aprile 1901 e 14 agosto.
(2) H. R. Meyer, *Municipal Ownership in Great Britain*.
(3) Darwin, *Municipal Trade*.

Il Regno Unito ha la stessa popolazione urbana che l'Unione Nord-Americana, quindi avrebbe dovuto avere all'incirca la stessa estensione di tranvie urbane, ossia 22,530 km.

Invece, nel marzo 1904, il totale delle reti tranviarie urbane e suburbane del Regno Unito sommava a 2961 km. con 5150 km. di binario. Queste cifre mostrano che la popolazione urbana del Regno Unito godeva a mala pena di un quarto delle agevolezze offerte dalle tranvie ad uguale popolazione degli Stati Uniti.

Così

... completa e permanente è stata la paralisi arrecata alla iniziativa privata dalla dottrina che i profitti ricavabili dalle industrie a servizio del pubblico, le quali usano le pubbliche vie, spettino al pubblico in generale e non a « privati speculatori ». Nè meno duratura e totale si è chiarita l'incapacità dei municipi a colmare la lacuna creata da essi col paralizzare l'iniziativa privata (1).

## Telefoni.

Poichè la Compagnia dei telefoni è stata finalmente riscattata dal Ministero delle poste, toccherò solo brevemente di questo tema. Il Governo avendo acquistato i telegrafi, ha sin da principio trattato il telefono colla maggior gelosia. Il Governo non poteva onestamente privare Mr. Edison ed i suoi soci

(1) H. R. Meyer. *Municipal Ownership in Great Britain.*

di ogni utile derivante dall'attuazione della sua cospicua invenzione. Esso insistè nullameno per prelevare un decimo non già degli utili netti, ma degli introiti lordi. Che cosa, chiedo io, ne sarebbe stato delle nostre ferrovie se trattate alla stessa stregua?

Finalmente il Governo si risolvette a riscattare la Compagnia dei telefoni e ad esercirli insieme col telegrafo. Questa è per fermo una politica singolare e malaugurata.

Il paese ha perduto più di fr. 252,200,000 coll'esercizio governativo dei telegrafi. L'anno scorso il *deficit* è stato di fr. 11,071,580 (1), di guisa che se tutto l'impianto dei telegrafi fosse venuto gratuitamente in possesso della nazione, questa avrebbe pur sempre risentito una perdita gravosa. Si dice che questa derivi dall'essersi abbassata la tassa da un scellino a sei denari. La Commissione nominata dal Tesoro ha riferito invece che la perdita è dovuta principalmente alle maggiori spese di esercizio.

Per i telegrafi si dice che sebbene li abbiamo pagati ad alto prezzo, nullameno godiamo di un servizio migliore. Questo è naturalmente questione di apprezzamento, ma è un tale apprezzamento fondato? Per parte mia credo invece che la concorrenza ci avrebbe dato un servizio ancora più efficente. Ciò non può essere documentato, ma sono in grado di citare un esempio. I signori Cunningham e Co., di

(1) Relazione del Ministro delle Poste, 1906.

Liverpool, che hanno affari importanti a Londra, telegrafarono simultaneamente a Londra direttamente e *via New York*, pregando il loro corrispondente londinese di fare altrettanto. In entrambi i casi la risposta via New York giunse un po' prima di quella che aveva percorso la linea diretta.

Il canone corrisposto dalla Compagnia dei telefoni al Governo superava attualmente già i fr. 5,044,000 ed era in progressivo aumento. Nullameno non abbiamo tralasciato cosa alcuna per ostacolare e scoraggiare la Compagnia che ci pagava questa cospicua annualità, ed abbiamo ora deciso che il servizio telefonico debba essere assunto dal Ministero delle poste. Sopprimiamo un'azienda che ci corrisponde un cospicuo e crescente profitto per svilupparne un'altra che c'infligge annualmente una perdita onerosa. Il ministro cui spetta la maggior responsabilità in proposito è Mr. Hanbury. Ora che cosa ebbe a dire lo stesso Mr. Hanbury, nel 1899, a una Deputazione che lo interpellò su questo tema?

Mr. Hanbury pensa che i delegati non possono avere misurato nella loro pienezza le serie difficoltà che si oppongono alla statizzazione dei telefoni. Egli dubita che in linea generale sia conveniente l'accrescere la somma dei servizi governativi. L'amministrazione delle Poste è sempre più sopraccarica di lavoro in ogni campo, ed egli non crede che essa sia in grado di assumere questo nuovo enorme peso supplementare. Se il servizio telefonico venisse addossato al Ministero delle poste, ciò sarebbe a

detrimento sia del servizio postale, sia di quello dei telegrafi. Inoltre accrescerebbe smisuratamente il numero degli impiegati governativi. Egli si appella ai membri del Parlamento presenti e chiede loro se sarebbero soddisfatti di ricevere settimanalmente sollecitazioni per aumento di stipendi anche da questa nuova categoria di funzionari (1).

Questo il convincimento di Mr. Hanbury, ma che cosa ha egli fatto? Precisamente l'opposto. Egli ha fatto cioè per l'appunto quanto aveva così apertamente condannato. Io temo che pagheremo a caro prezzo la linea di condotta che ha creduto di adottare.

Spesso udiamo lagnanze sulle condizioni arretrate del nostro impianto telefonico. Per quali ragioni? Il *Times* in un interessante articolo del 13 giugno 1884 rilevava che:

... L'opera dell'amministrazione delle poste si è svolta in guisa da frapporre ogni possibile difficoltà allo sviluppo del telefono, ed al maggior suo uso da parte del pubblico. Diciamo pensatamente « ogni possibile difficoltà », perchè i regolamenti coi quali sono state accordate le concessioni alle Compagnie telefoniche sono, sotto molti aspetti, altrettanto proibitivi quanto poteva esserlo un rifiuto reciso... Parrebbe che i telefoni non possano sussistere se non con restrizioni assurde quanto vessatorie... Il contegno del Dicastero delle Poste, se non disonesto nel senso legale, è quanto meno indifendibile sotto l'aspetto

(1) *Times*, 4 maggio 1899

morale. La pretesa di aver diritto al servizio telefonico, non può trovare giusto fondamento nel tenore letterale di un atto del Parlamento, promulgato prima che al telefono si fosse pensato, e gli effetti di questa pretesa sono pressochè altrettanto dannosi al paese che agli inventori e proprietari degli apparecchi.

### Illuminazione elettrica.

Procediamo ora a narrare le vicende della illuminazione elettrica. I municipi avevano investito capitali ingenti negli impianti di gas-luce e concepirono quindi il timore che la luce elettrica avrebbe grandemente falcidiato i redditi di queste aziende municipali. Pertanto riuscirono a persuadere il Parlamento ad accogliere nella legge generale 1882 sulla illuminazione pubblica, la clausola della legge 1870 sulle tranvie, che stabilisce il termine di 21 anni per la durata delle concessioni alla industria privata.

Io rilevai allora che ciò sarebbe stato non meno esiziale allo sviluppo dell'illuminazione elettrica di quanto lo era stato per le tranvie.

Sir. F. J. Bramwell, uno fra i più eminenti ingegneri della Gran Bretagna, disse egli pure:

Ad un'industria di questa natura, chiamata a competere con altra già saldamente radicata — quella del gas — si dice con pretesa di serietà ch'essa ha facoltà di stabilire prezzi tali da poter nel breve termine di 21 anni ammortire, ossia ricuperare, il proprio capitale. A me è

evidente che le persone le quali tengono un simile linguaggio non si rendono conto delle difficoltà del problema. Le Società per la illuminazione elettrica dovranno ridurre i prezzi al più basso livello possibile al solo scopo di crearsi una clientela... Debbo dire, nè gioverebbe farne mistero, che secondo me la scarsa applicazione dell'elettricità nel nostro paese è da attribuirsi interamente alle disposizioni della legge 1882 (1).

In omaggio al vero, non è da negare che allora una o due Società di illuminazione elettrica dichiararono di trovare soddisfacenti le condizioni fatte alla loro industria. Però dopo più maturo esamc cambiarono di opinione e ad ogni buon fine si astennero dal fare alcunchè. La industria fu colpita da paralisi, e nel 1889 una sola concessione, quella di Chelsea, era in vigore.

Finalmente. nel 1886, la durata delle concessioni fu estesa a 30 anni.

È senza dubbio il monopolio del gas posseduto dai municipi chc mosse questi a ravvisare nella luce elettrica un concorrente altamente temibile.

Nell'inchiesta parlamentare circa la lcgge 1886 sulla illuminazione elettrica, Lord Rayleigh (2) formulò alcune questioni assai appropriate al segretario del Ministero dell'industria. Egli disse:

(1) Relazione della Camera dei Lordi sugli emendamenti proposti nel 1886 alla Legge 1882 sulla illuminazione elettrica.

(2) Fisico eminente. professore all'Università di Cambridge ed alla *Royal Institution* di Londra.

Il vostro modo di vedere si sostanzia esso in ciò: « che gl'intraprenditori dovrebbero essere esposti al rischio del fallimento ed il pubblico dovrebbe mietere i vantaggi in caso di successo?.. ». Il segretario del Ministero rispose: « Gli imprenditori non sono nella necessità di esporsi a tale rischio ». Lord Rayleigh proseguì: « Col dire che gli imprenditori non sono nella necessità di incontrare un rischio siffatto, intendete voi dire che non vi è necessità per il pubblico di avere l'illuminazione elettrica? ». La risposta del segretario fu: « Le autorità locali possono assumere esse l'illuminazione elettrica ». Lord Rayleigh di rimando chiese: « Supponendo che le amministrazioni locali non si sentano di assumere un tale servizio, che cosa ha da accadere? ». La risposta fu: « Allora suppongo che per un certo tempo si rimarrà senza illuminazione elettrica ». Lord Rayleigh conchiuse: « La somma dei vostri ragionamenti sembra condurre a questo: è meno importante che il pubblico abbia la luce elettrica, che l'impedire le compagnie private di ricavarne eventualmente profitti » (1).

Mr. Chandos Leigh, che dal 1883 è consulente legale del presidente della Camera dei Comuni nonchè del presidente dei Comitati della Camera stessa, nella sua deposizione davanti la Commissione collettiva dei due rami del Parlamento sulle municipalizzazioni, diceva nel 1900:

Quanto al gas, gli enti locali in numero di 250 già esercitano tale industria nella Gran Bretagna, ed in pressochè

(1) Relazione della Camera dei Lordi sugli emendamenti proposti nel 1886 alla Legge 1882 sull'illuminazione elettrica.

tutti questi casi gl'impianti sono stati fatti in origine da Società private e successivamente riscattati dai municipi. Infatti si può dire in linea generale che i municipi non hanno mai attuato invenzione o iniziativa qualsivoglia, sia in riguardo alle tranvie, come per il gas o la luce elettrica. Malgrado ciò quando una Società è diventata fiorente, è stata trattata così da dover subire il riscatto... Posso dire di più: io non conosco casi in cui un municipio abbia cercato di acquistare un impianto di gas che non fosse in condizioni floride. I municipi non si sono fatti vivi per venire in aiuto dei consumatori là dove le aziende del gas erano condotte male, si sono scagliati invece sulle aziende che fruttavano lauti dividendi... Posso dire inoltre che in moltissimi casi si tentò di acquistare quegli impianti che dopo aver superato un lungo periodo di esercizi non rimunerativi, eran ormai sul punto di diventar fruttuosi. Conosco ben quattro casi svoltisi nelle due ultime sessioni del Parlamento, nei quali i municipi sono piombati addosso alle Compagnie precisamente mentre queste stavano per aver superato il Capo delle Tempeste. Tre di queste istanze furono respinte, una sola accolta dal Parlamento.

Mr. Madgen dichiarò davanti la stessa Commissione dei due rami del Parlamento del 1900:

Una Compagnia notificò al Comune di Milton-next-Sittingbourne ch'essa intendeva fare istanza al Governo per la concessione dell'illuminazione elettrica, e si ebbe dal segretario municipale questa risposta: « In esecuzione a deliberazione del Consiglio, faccio noto che siccome l'impianto del gas è proprietà municipale, il Consiglio

farà a tempo opportuno opposizione alla vostra istanza intesa a provvedere l'illuminazione elettrica pubblica o privata nel territorio del Comune ».

Mr. Slagg, deputato di Manchester, non pensava diversamente. Egli così si espresse:

Il precedente oratore ha disapprovato il trattamento fatto alle Compagnie per la illuminazione elettrica dalla legge che le tiene inceppate col riscatto coattivo; ma egli pienamente appoggia questi concetti verso Compagnie private, che si costituiscono per fornire la luce elettrica in Comuni dove il gas è già provveduto dalle amministrazioni locali. Queste debbono necessariamente essere i migliori giudici circa le modalità migliori per l'illuminazione. Egli non ravvisa conforme al pubblico interesse l'invitare Compagnie estranee a sfruttare territori già provveduti di gas dalle aziende municipali alle condizioni più vantaggiose. Perchè dovrebbero i municipi incoraggiare questi interventi e lasciare le Compagnie appropriarsi parte dei profitti che gli enti locali percepiscono e devolvono a scopo di sgravi tributari? Per queste ragioni egli crede che la Camera non debba incoraggiare per niun modo gli intraprenditori privati ad invadere città ove i municipi già soddisfano al proprio compito (1).

In tale stato di cose si fu solo dopo la paralisi totale risentita durante quattro anni nella Gran Bretagna dall'industria della luce elettrica (conformemente alle nostre previsioni) che il Ministero

(1) Hansard's. *Parliamentary Debates*, 15 luglio 1882.

Salisbury presentò nel 1886 un disegno di legge per emendare la legge del 1882.

Le indagini fatte allora posero in chiaro che i municipi non si sarebbero piegati ad una durata delle concessioni private superiore a 30 anni, ma che su questa base non si sarebbe potuto attuare impianti di qualche importanza.

Il Ministero rinunciò quindi al proposito di emendare la legge 1882.

Piuttosto che chiedere alla maggioranza di indisporre la potente Federazione dei municipi, il Governo venne alla conclusione di lasciare il paese tirare innanzi senza luce elettrica. Negli anni 1887 e 1888 il Ministero dell'industria non ebbe a rilasciare nessuna concessione provvisoria. Nel 1888 Lord Herschel (1) che era stato membro del Gabinetto cui incombe la responsabilità della legge 1882, diceva alla Camera dei Lordi: « Io credo che la luce elettrica è più largamente diffusa nelle isole dell'Oceano Australe che non a Londra » (2).

Nel 1888 il Ministero presentò un altro progetto di emendamento, che fu accolto. Lord Thurlow patrocinò il progetto alla Camera dei Lordi dicendo:

Lo scopo di questa legge è di rimuovere restrizioni che si sono chiarite proibitive a danno di un'industria meritevole di ogni appoggio... In quasi ogni grande città

(1) Alto funzionario del Governo delle Indie, figlio del celebre astronomo e fisico deceduto nel 1871.

(2) H. R. Meyer, *Municipal Ownership in Great Britain.*

d'Italia l'illuminazione elettrica sta facendo rapidi progressi. È solo in Inghilterra che le applicazioni scientifiche sono relativamente arenate (1).

Altro fatto saliente si è che in molti casi le amministrazioni locali chiesero ed ottennero la concessione dal Governo così da tagliar fuori ogni iniziativa privata, ma poi non procedettero oltre.

Alla fine del 1904 non si era fatto alcun impianto in esito a ben 45 concessioni. Il Comune di Acton (38 mila abitanti) era rimasto a sedere 14 anni sui suoi atti di concessione; il Comune di Bacup (con 23 mila abitanti) aveva fatto altrettanto; Llanelly e Waterford, con 26 e 27 mila abitanti, erano rimasti a sedere 13 anni sui loro atti di concessione (2).

Nel 1889 il municipio di Birmingham consentì a non fare opposizione alla domanda di concessione presentata da una Compagnia privata, a patto che la concessione stessa fosse limitata ad una piccolissima zona centrale della città. Dopo che si constatò il buon esito dell'impianto della Società, questa fu riscattata dal municipio, che assunse l'esercizio nel gennaio 1900, ed avviò allora pratiche per provvedere l'energia elettrica a tutta la città.

Così il municipio di Birmingham per ben 18 anni impedì alla sua popolazione, all'infuori della parte più centrale, di avere la luce elettrica (3).

(1) Hansard's. *Parliamentary Debates*, 5 e 12 marzo 1888.
(2) H. R. Meyer, *Municipal Ownership in Great Britain*.
(3) H. R. Meyer. Ibid.

Mr. Ritchie, ministro per l'industria, ebbe a dire:

È vero, secondo me, che le intraprese elettriche sono nel nostro paese in una condizione eccezionalmente arretrata; esse sono inferiori, pel servizio di illuminazione e certamente altresì per quello di trasmissione di energia, a quelle di molti Stati di Europa, per non parlare degli Stati Uniti e del Canadà. Si può affermare che vi sono agli Stati Uniti villaggi i quali godono, in relazione alla elettricità, vantaggi che alcune fra le nostre maggiori città non hanno. Non vi ha dubbio che da tutte le parti si invoca rimedio a questo stato di cose... Dev'essere tenuto presente che fu la legge 1882 a differire ed ostacolare più di qualsiasi altro fattore lo sviluppo delle applicazioni elettriche.

Nel 1898, la Commissione dei due rami del Parlamento circa le stazioni generatrici di energia elettrica scriveva nella sua relazione:

Riteniamo che le disposizioni della legge 1888 su la illuminazione elettrica, le quali contemplano il consenso delle autorità locali come condizione preliminare al rilascio delle concessioni, devono essere emendate. Secondo noi le autorità locali dovrebbero aver diritto di essere sentite preliminarmente dal Ministero dell'industria, ma non avere un diritto di *veto* dal quale solo in casi speciali il Ministero ha facoltà di fare astrazione.

Quattro anni dopo la presentazione di questa relazione, nel giugno 1902, una Deputazione della Associazione degli ingegneri elettricisti si presentò a Mr. Gerald Balfour, ministro per l'industria, e chiese

che la raccomandazione della sovra ricordata Commissione fosse tradotta ad effetto. Il ministro rispose che un disegno di legge era stato preparato per ciò. Ma questo disegno, per ragioni ch'è agevole indovinare (l'influenza parlamentare della Federazione dei municipi) non fu mai presentato alla Camera.

### La forza motrice elettrica.

Per ultimo, esaminiamo l'azione dei municipi in riguardo alla provvista di elettricità come energia motrice.

Sarebbe ozioso il porre in rilievo l'importanza che riveste per le industrie il tenue prezzo della forza motrice. Vi sono oltracciò molte industrie le quali richiedono forze relativamente esigue e che possono essere servite nel modo più soddisfacente ed economico da stazioni generatrici centrali.

Nel 1898, un nucleo di industriali costituì la Compagnia Generale per la distribuzione di forza motrice, e presentò al Parlamento istanza per essere autorizzato a fornire la corrente elettrica su un territorio di 543 km. quadrati, comprendente Sheffield e Nottingham. La regione contemplata nella domanda è uno dei distretti manifatturieri più importanti dell'Inghilterra, annovera una popolazione di un milione, ma solo 1546 ditte o privati si valevano della corrente elettrica. Comuni e Compagnie

locali avevano bensì ottenuto concessioni abbraccianti 171 chilometri quadrati del territorio sovra specificato, ma soltanto in 10 a 13 chilometri quadrati, cioè nel centro di Sheffield e Nottingham, esisteva di fatto la provvista di energia elettrica.

In Sheffield una Società anonima provvedeva l'energia elettrica sin dal 1893, ma le condizioni imposte dal municipio erano così onerose da costringere la Compagnia a stabilire il prezzo di 10 centesimi (*di dollaro*, ossia fr. 0,518) per unità di misura. In Nottingham, il municipio provvedeva la forza elettrica sin dal 1894; ma nel 1898 contava solo 482 consumatori su una popolazione di circa 220,000 abitanti. Il municipio, proprietario del gasometro, faceva pagare da 6 a 12 centesimi per unità di misura.

La domanda di concessione avanzata dalla Compagnia sovra ricordata fissava il prezzo di 8 centesimi per misura durante le prime 200 ore in ogni trimestre, e a 4 centesimi il prezzo del consumo addizionale nel trimestre (1).

Il progetto di legge fu deferito all'esame di una Commissione dei due rami del Parlamento. Gli argomenti in suo favore erano assai forti.

Mr. Davies, segretario della Camera di commercio di Chesterfield, fece presente alla Commissione che gli industriali di quella regione erano esposti a dura concorrenza in confronto delle industrie straniere provvedute di energia elettrica a basso prezzo, e

(1) H. R. Meyer, *Municipal Ownership in Great Britain.*

che conseguentemente il progetto di legge rivestiva grande importanza per la prosperità di quella plaga.

La Commissione concluse favorevolmente ed il progetto fu approvato dalla Camera dei Lordi, ma prima di venir sottoposto alla Camera dei Comuni, il sindaco di Manchester convocò le amministrazioni municipali del Lancashire e del Cheshire ad una conferenza nella quale si deliberò di opporsi al disegno di legge, e sebbene questo avesse l'appoggio di tutte le Camere di commercio comprese nel territorio contemplato dal disegno stesso, la Camera dei Comuni, obbedendo alle imposizioni dei municipi, lo rigettò con 164 voti contro 132.

Mr. Bromley Davenport, relatore del progetto di legge, mosse giusti ed alti lamenti per:

... l'azione spiegata dalla Federazione dei municipi all'intento di influire sui singoli deputati, e quasi costringerli a votare pro o contro determinati progetti di legge, anche quando in linea di fatto non tocchino neppure lontanamente l'interesse dei rispettivi loro mandanti. Una siffatta influenza è stata esercitata la settimana scorsa sugli onorevoli membri della Camera, e mentre io me ne adonto debbo pure riconoscerne la forza, e riconoscere che ha pur troppo grande probabilità di prevalenza (1).

L'oratore aveva ragione; la Federazione dei municipi riuscì a far respingere il disegno di legge.

(1) HANSARD'S, *Parliamentary Debates*, 12 luglio 1898.

Nel 1900 una legge consimile fu proposta per dotare di energia elettrica il Lancashire.

Il progetto conteneva alcune concessioni che si sperava avrebbero placato la Federazione dei municipi. Il deputato Macdona, contrario al precedente progetto di legge, patrocinò in seconda lettura la domanda presentata pel Lancashire, con queste parole:

Vi è in paese il sentimento che i municipi vanno organizzando fra di loro un gigantesco monopolio col proposito di strangolare nella culla le iniziative private intese a provvedere l'energia elettrica... si diffonde pure nel paese il sentimento che in questo campo l'iniziativa degli industriali privati non è posta in condizioni di leale concorrenza di fronte ai municipi.

Ma la Federazione dei municipi fu nullameno implacabile. Sir James T. Woodhouse, suo rappresentante nella Camera dei Comuni, propose la reiezione della proposta, dicendo:

Gli autori dell'istanza non sono un ente pubblico che dalla Camera dei Comuni solleciti una concessione pubblica, ma un nucleo di speculatori privati desiderosi innanzi tutto di lucro pecuniario, che coloriscono l'interesse proprio come cosa d'interesse generale e rispondente ad una grande e pressante domanda del pubblico.

Nullameno si era svegliata nel Parlamento la coscienza dell'importanza delle questioni di massima implicate nella legge proposta, e questa venne ac-

colta sebbene con alcune infelici varianti. Nel 1901 fu sanzionata una legge consimile per l'energia elettrica nel Derbyshire e Nottinghamshire, sebbene essa fosse combattuta come di consueto dai principali enti locali.

Altro importante provvedimento fu la legge per la energia elettrica nel Yorkshire. Essa fu avversata dai municipi di Leeds, Bradford e Sheffield, sebbene la Compagnia, nella speranza di non suscitare opposizioni, avesse consentito di non fornire l'energia in quella città. I municipi evidentemente previdero che le Compagnie avrebbero dato l'energia a minor prezzo, e che gli industriali posti nei territori di detti Comuni avrebbero naturalmente elevato lamenti di trovarsi in una condizione di inferiorità — come precisamente accadde.

A tutto il 1904 furono autorizzate 24 Società di elettricità, ed io temo si debba riconoscere che il Ministero dell'industria ha proseguito « nella politica di gettare sulla bilancia il gran peso della propria autorità a favore dei municipi e contro le iniziative private » (1).

Nei primi mesi del 1902, l'Associazione Britannica degli ingegneri elettro-tecnici, nominò una Commissione di 12 membri per esaminare l'azione dei poteri legislativi nei riguardi delle industrie elettriche. La Commissione comprendeva, fra gli altri, lord Kelvin, che in materia di elet-

(1) Meyer, *Municipal Ownership in Great Britain.*

tricità è il primo scienziato della Gran Bretagna e forse del mondo, John Perry già presidente dell' Associazione elettro-tecnica, e S. P. Thompson già presidente della Società per le scienze fisiche.

La Commissione tenne 11 sedute, raccolse documenti e testimonianze e formulò 9 conclusioni, le quali affermano che le industrie elettro-tecniche « hanno sofferto grandemente per le restrizioni legislative, per il veto esercitato dagli enti locali e per i regolamenti imposti dai Ministeri ».

Nel 1898 la Camera dei Lordi nominò una Commissione in ordine alle stazioni centrali per creare e distribuire l'energia elettrica. La Commissione formulò alcune raccomandazioni, che il passato Ministero per ben tre volte (1903-4-5) tentò di tradurre in legge, ma indarno per la opposizione della Federazione dei municipi.

Nel giugno 1904, mentre il disegno di legge ministeriale era in seconda lettura davanti la Camera dei Lordi, il *Municipal Journal* (1) scriveva:

A nostra conoscenza nessun giornale all'infuori del nostro ha rilevato la pericolosa innovazione che cova in questo progetto. I municipi che già hanno impianti elettrici, errano se credono che questa misura non li tocchi. Li toccherà invece assai da vicino. Quando, in progresso di tempo, i distretti urbani saranno in condizione di ottenere l'energia elettrica a metà del prezzo al quale le aziende municipali possono darlo, i consumatori delle

(1) 17 giugno 1904.

maggiori città non vorranno più star paghi e pagare prezzi più alti. Essi chiederanno di essere posti in condizioni identiche ai distretti della periferia, e non senza ragione. Che ne avverrà allora dei nostri impianti elettrici municipali?

Ma è lecito chiedere perchè gl'industriali dovrebbero essere costretti a pagare, semplicemente per cieco culto alle municipalizzazioni, l'energia elettrica il doppio del prezzo che potrebbero avere da altri fornitori? E se si impone loro di ciò fare, come affronteranno la concorrenza delle industrie estere? Se hanno da ciò fare con buon successo, è indispensabile che gl'industriali siano posti in grado di ottenere la forza motrice al minimo costo possibile.

È ozioso il far rilevare che quanto giova all'industria accrescendo la domanda di lavoro avvantaggia altresì la classe operaia. Dell'attuale argomento nelle sue ripercussioni sugli interessi dei lavoratori tratterò più diffusamente in un capitolo successivo.

Molti altri esempi si possono addurre ad illustrare gli effetti funesti delle invasioni municipali nel campo della iniziativa privata. Quando Blackpool ebbe riscattate le tranvie, rifiutò di dare ulteriormente concessioni per servizi di omnibus (1).

Nei primi stadi dell'industria del gas, essa ebbe impulso pressochè esclusivamente dalla iniziativa

---

(1) Darwin, *Municipal Trade*.

privata, colla sola eccezione, a mia conoscenza, della città di Manchester.

Mr. Meyer esprime il convincimento che:

... ai fautori delle municipalizzazioni incombe la responsabilità delle condizioni arretrate di cui soffrono nella Gran Bretagna tutti i rami dell'industria elettro-tecnica, ad eccezione di un solo, la fabbricazione dei cavi transatlantici che han per campo di azione il fondo degli oceani, cui non si è estesa sin qui l'opera regolamentatrice del Parlamento (1).

Infine, osserva egli giustamente, vi è fondata ragione di ritenere che la legge 1870 sulle tranvie e le leggi sulla illuminazione elettrica 1882-88, hanno condotto l'Inghilterra, secondo il giudizio di uno dei suoi più insigni elettro-tecnici, il defunto Sir Frederic J. Bramwell (2), a perdere per sempre la sua posizione nel campo della industria elettro-tecnica.

L'intervento dei municipi ha di fatti avuto per risultato che mentre nel 1902 gli Stati Uniti contavano 3620 stazioni centrali di energia elettrica, nel Regno Unito ve ne erano soltanto 457!

Mr. Davies ha rilevato che (3):

... mentre l'estero trae buona parte del suo materiale ferroviario dal nostro paese, dove le industrie attinenti alle ferrovie sono libere, l'ingerenza dei municipi nel campo elettro-tecnico ha a tal segno soffocato le iniziative, che dipendiamo dall'America e da altri Stati nei quali

(1) *Municipal Ownership in Great Britain.*
(2) *Journal of the Society of Arts,* 30 gennaio 1903.
(3) *Traction and Transmission,* vol. II.

l'elettricità ha avuto campo libero, per le nostre provviste di macchinario elettrico. Come il *Times* giustamente diceva nel n. 12 novembre, senza l'opposizione degli enti locali e senza la tema di offendere troppi interessi, Londra avrebbe tenuto il primo posto nella costruzione di tranvie elettriche sotterranee, precisamente come ha fatto colle ferrovie sotterranee costruite in *tunnel* di muratura e metallici.

Il prof. Bastable (1) osserva che:

... la linea di condotta seguita dagli enti governativi di fronte alle nuove scoperte costituisce il capitolo meno lusinghiero delle amministrazioni pubbliche, nè è escluso il pericolo che i telegrafi di Stato, mentre sono da principio all'altezza di tutti i requisiti, vadano quasi insensibilmente retrocedendo man mano che progrediscono le applicazioni della scienza (2).

Mr. Porter (3) ha dimostrato che negli Stati Uniti le tranvie possedute ed esercite da Società private, pur avendo tariffe più miti, sono più fruttuose per l'erario pubblico che non le tranvie municipali inglesi. Non vi può esser dubbio, dice egli, che le municipalizzazioni colpiscono a morte lo spirito d'iniziativa, ed è non meno certo che esse conducono pure ad alterare profondamente il ca-

---

(1) Professore d'ec. politica all'Università di Dublino, autore di pregevoli pubblicazioni economiche.

(2) Bastable, *Public Finance*.

(3) The Hon. R. P. Porter, *Municipal Trading*, Traction and Transmission, vol. II.

rattere dei corpi elettivi. Niuno potrà più far parte dei Consigli municipali che non sia in grado di dare a questa carica tutto il proprio tempo; malgrado ciò le cose non potranno essere amministrate in modo veramente serio e coscienzioso.

Sono frequenti i lamenti sul nostro servizio telefonico. Perchè è esso arretrato? Il *Times* sin dal giugno 1884 rilevava:

Il Ministero delle poste ha avuto per linea di condotta il frapporre ogni possibile ostacolo allo sviluppo dei telefoni ed alla diffusione loro negli usi del pubblico. Diciamo pensatamente « ogni possibile ostacolo », perchè le norme osservate nel dare le concessioni alle Compagnie telefoniche sono sotto molti riguardi altrettanto proibitive che un rifiuto categorico... I telefoni possono essere adoperati soltanto con restrizioni assurde quanto vessatorie. Il contegno del Ministero delle poste, se non disonesto nel senso legale della parola, è però nei riguardi morali inescusabile.

Il defunto Lord Farrer riferiva, approvandole, le osservazioni seguenti:

In Francia la iniziativa e la direzione di queste opere (porti, navigazione interna, strade, ponti, ferrovie) spettano all'autorità centrale, la quale agisce col mezzo di un numeroso e costoso corpo di funzionari (*ingénieurs des ponts et chaussées*)... Risultato di questo sistema si è che per questo ordine di lavori allo spirito di iniziativa manca ogni incoraggiamento... Conseguentemente nessuno dei grandi progressi attuati nell'ultimo mezzo secolo

per le vie di comunicazione e i mezzi di trasporto in genere ha avuto origine in Francia. Il sistema *Mac Adam*, le tranvie sulle strade pubbliche, le locomotive, i ponti sospesi, i piroscafi, ecc., sono altrettanti progressi dovuti ai liberi ed indipendenti ingegneri d'Inghilterra e di America. Il monopolio affidato ai nostri ingegneri ufficiali è altrettanto poco atto a migliorare ed applicare le invenzioni, quanto a crearne di nuove. E sebbene il nostro paese sia uno dei più progrediti nei riguardi dell'industria e richieda in larga misura i mezzi di trasporto più perfezionati, quali, ad esempio, le ferrovie, siamo sotto questo aspetto a grande distanza dagli Stati Uniti, dall'Inghilterra e dal Belgio (1).

In un capitolo successivo cercherò di mettere in luce a qual segno gli interessi del paese, e in particolare quelli delle classi lavoratrici, siano stati danneggiati da questa sistematica ostilità contro lo spirito d'iniziativa individuale.

---

(1) Da un articolo sui monopolii in Francia. *Dictionnaire d'Economie Politique* (Coquelin et Guillaumin, Paris, 1854, vol. II). Citato *The State in its Relation to Trade*.

## Capitolo VIII.

### Ferrovie

« Il Paese faccia ferrovie » diceva Giorgio Stephenson, « e le ferrovie faranno il Paese ».

È quindi di vitale importanza l'esaminare con qual sistema l'esercizio delle ferrovie riesca migliore e più efficace. Vari sistemi sono praticati, ma ai nostri fini basterà prendere in considerazione l'esercizio privato e l'esercizio di Stato.

È evidente che coll'esercizio di Stato il numero degli impiegati governativi e la potenza della burocrazia devono crescere grandemente.

Inoltre, tale sistema trasporta nel dominio della politica tutta una serie di problemi connessi a diversi e disformi interessi commerciali, risultato questo ugualmente pernicioso all'economia come alla politica del paese.

Quanto alle ferrovie, chiunque abbia molto viaggiato pel continente, sarà stato colpito dalla differenza profonda fra le ferrovie britanniche esercite

da società private e le ferrovie continentali che per la massima parte o sono esercite dallo Stato, o sono da questo sovvenute e controllate. I treni in Inghilterra sono più numerosi, più rapidi ed a tariffe più miti. Vi è nel nostro mondo ferroviario come un soffio di freschezza e di vita, mentre sulle ferrovie del continente grava un'atmosfera di stanchezza e di indifferenza; mira suprema è da noi il guadagnare tempo, l'opposto pare sia sul continente: i ferrovieri inglesi sono calmi, cortesi, servizievoli e cercano di aiutare i viaggiatori, mentre sul continente i ferrovieri impartiscono al pubblico ordini e comandi. Le cose sono a tal punto che una società privata, la Compagnia Internazionale dei Wagons-Lits, si è costituita per integrare il servizio ufficiale, e adempie molto utilmente tale suo programma istituendo treni rapidi che le amministrazioni statali da sole non hanno provveduto. Di fatti i viaggiatori inglesi pei quali il tempo ha valore, se sono diretti alla Svizzera o in Levante raramente utilizzano i treni normali delle ferrovie di Stato e preferiscono generalmente quelli organizzati dalle imprese private.

Dobbiamo ai signori Foxwell e Farrer un lavoro (1) sulle ferrovie britanniche ed estere con speciale riguardo ai treni rapidi. La parte relativa all'Inghilterra è opera di Mr. Foxwell, quella invece riflettente

---

(1) E. Foxwell e T. C. Farrer. *Express Trains, English and Foreign*, 1889.

il continente è di Mr. Farrer (assunto poi alla Camera dei Lordi). In primo luogo essi rilevano che in Inghilterra per treno espresso s'intende un treno con velocità media (comprese le fermate) di 65 km. e più all'ora; sul continente, invece, un treno con percorrenza di 47 o più chilometri. In Inghilterra, il numero dei treni supera di molto quelli delle ferrovie continentali di Stato. Fra Liverpool e Manchester vi sono 100 treni al giorno che percorrono la distanza di 56 km. in 44 minuti, in media, ossia hanno una velocità di 75 km. all'ora. Fra Londra ed Edimburgo ve ne sono 20; da Parigi a Marsiglia 7, di cui 2 soli colla terza classe; da Berlino a Colonia 5, di cui 2 con terza classe.

Lungo la Riviera fra Marsiglia e Ventimiglia vi è un solo treno qualificato « *express* », che compie il viaggio alla velocità mirabile di 29 km. all'ora. Se l'*express* da Parigi a Marsiglia avesse la stessa velocità dell'*express* Londra-Edimburgo, giungerebbe a Marsiglia 5 ore prima. In linea di fatto, in tutta la Francia e su tutto il continente vi sono in generale pochissimi treni espressi, e quei pochi sono per la massima parte assai più lenti degli espressi inglesi. Ad esempio, il miglior *express* fra Parigi e la Germania corre a solo 60 km. all'ora, fermate comprese.

Lord Farrer (1) dà la seguente tabella a dimostrare il numero delle ore di viaggio che sarebbero

(1) *Express Trains, English and Foreign.*

risparmiate sopra i servizi più rapidi esistenti fra Londra e le maggiori capitali d'Europa, via Calais. se i treni continentali avessero una velocità di 65 chilometri all'ora, comprese le fermate:

| | |
|---|---|
| Berlino . . . . . . | 8 ore |
| Berna. . . . . . . | 7 » |
| Bruxelles . . . . . | 2 » |
| Lisbona . . . . . . | 13 » |
| Madrid . . . . . . | 6 » |
| Roma. . . . . . . | 11 » |
| Vienna . . . . . . | 10 » |

Vedasi ancora la valigia delle Indie per Brindisi, che non è neppur esercita dalle ferrovie, ma bensì dalla P. e O. (1) e dalla Compagnia dei Wagons-Lits.

Lord Farrer dà le seguenti cifre: In un'ora da Londra a Dover 70 km., da Calais a Parigi 49, da Parigi a Modane 51, da Modane a Piacenza 36, da Piacenza a Brindisi 49, con una media di 42 km. (2) all'ora, comprese le fermate, per 52 ore, mentre da Londra a Dover è di 69 km.

La differenza poi è più stridente ancora in riguardo alla terza classe. Sulle linee estere minore è la franchigia di bagaglio e di regola i così detti

(1) La Compagnia di navigazione «Peninsular and Oriental» che fa servizio colle Indie e l'estremo Oriente.

(2) Ora si è fatto qualche miglioramento, ma vi è sempre la differenza di parecchie miglia sulla velocità inglese.

espressi non prendono che passeggieri di prima e seconda classe, od anche solo di prima classe.

Sopra 50 espressi in partenza da Parigi solo 4 prendono passeggieri di terza, e 12 son limitati alla prima classe (1). Lord Farrer dà una tabella (2) molto istruttiva, da cui tolgo i particolari seguenti relativi alla Gran Bretagna, alla Germania, all'Austria ed alla Francia. Le tariffe di terza classe per miglio (1610 metri) sono quasi identiche nei primi tre Stati e leggermente più elevate in Francia.

(*Vedi tabella a pag. seguente*).

---

(1) *Express Trains*, p. 107.
(2) *Ibidem*, p. 95.

| TARIFFA sugli espressi in Pence per miglio, approssimativamente Pence (penny) = 10 cent. Miglio = 1610 m. | | | PAESI | Popolazione nel 1888 secondo l'Almanacco di Whitaker | Percorrenza degli espressi | | | Velocità media | | Un miglio di espresso al giorno per abitanti |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | Colla 3ª classe | 0/0 3ª classe sul totale | percorrenza totale | Fermate comprese | Fermate escluse | |
| | | | | | miglia | | | | | |
| 2.00 | 1.25 | 95 | Gran Bretagna (40 miglia per ora) . . . . | 32,700,000 | 57,207 | 93 | 62,574 | 41 2/5 | 44 3/5 | 525 |
| 1.70 | 1.31 | 94 | Germania Nord . . . . | 32,180,000 | 18,607 | 72 | 25,798 | 31 3/4 | 34 1/3 | 1250 |
| 1.70 | 1.31 | 94 | Germania Sud. . . . . | 11,713,000 | 2,567 | 28 | 9,085 | 31 1/5 | 33 | 1290 |
| 1.80 | 1.33 | 90 | Austria . . . . . . . . | 39,000,000 | 6,297 | 46 | 13,832 | 30 | 32 | 2820 |
| 1.91 | 1.43 | 1.05 | Francia . . . . . . . | 38,000,000 | 11,263 | 27 | 41,130 | 32 4/5 | 36 1/4 | 920 |

Ho desunto questi dati dal libro dei signori Foxwell e Farrer, che hanno autorità indiscutibile, ma risalendo essi al 1889 aggiungo una nuova tabella che dimostra la superiorità delle ferrovie inglesi:

| | Miglia | Media delle miglia per ora, fermate comprese |
|---|---|---|
| *Inghilterra :* | | |
| Da Londra a Bristol | 118 | 59 |
| » York | 188 | 57 |
| » Birmingham | 113 | 56 |
| » Leicester | 99 | 56 |
| » Salisbury | 83 | 55 |
| » Liverpool | 201 | 55 |
| » Southampton | 79 | 47 |
| » Holyhead | 263 | 47 |
| » Aberdeen | 523 | 47 |
| Da Manchester a Livorpool | 36 | 54 |
| *Estero* (esclusi i treni della Wagons-Lits ed i treni di lusso): | | |
| Da Parigi a Bordeaux | 364 | 51 |
| » Havre | 141 | 43 |
| » Ginevra | 388 | 41 |
| » Marsiglia | 536 | 39 |
| Da Berlino a Amburgo | 177 | 50 |
| » Hanover | 158 | 43 |
| » Dresda | 117 | 42 |
| » Breslavia | 224 | 41 |
| » Colonia | 358 | 38 |
| Da Bruxelles a Colonia | 140 | 30 |

Per le merci, Mr. Acworth riferisce (1) molti esempi dai quali emerge che le tariffe delle ferrovie inglesi sono inferiori a quelle praticate sul continente Devesi altresì ammettere che per la maggior parte delle merci la rapidità nella consegna non importa meno del tenue prezzo di trasporto. Le ferrovie inglesi in generale consegnano in 48 ore, e gli articoli deperibili, quali pesce e latte, in tempo anche molto minore. Mr. Acworth (2) dà la seguente tabella circa i termini di consegna sulle ferrovie del continente. A parità di distanza i termini sarebbero i seguenti:

| | *GERMANIA* | *FRANCIA* |
|---|---|---|
| Da Londra ad Aberdeen . . . | 7 giorni | 9 giorni |
| Da Londra a Penzance . . . . | 5 » | 7 » |
| Da Birmingham a Edimburgo . | 5 » | 9 » |
| Da Leeds a Northampton . . . | 4 » | 4 » |
| Da Birmingham a Coventry . . | 3 » | 3 » |

Non è compreso qui il giorno di presa in consegna dalla ferrovia.

Procedendo dopo queste considerazioni generali a rilievi particolari sulle singole nazioni, ed incominciando dalla Germania, Lord Farrer dice, e ne dà ampia dimostrazione, che il riscatto da parte dello Stato delle ferrovie esercite da società private ebbe effetti enormemente svantaggiosi » (3). Da Berlino a Francoforte il servizio era « il più perfetto del con-

(1) *The Railways and the Traders.*
(2) *Ibidem.*
(3) *Express Trains, English and Foreign.*

tinente e paragonabile a qualsiasi servizio inglese. Ma oggi in Inghilterra le società private stanno migliorando viepiù la rapidità e le comodità dei viaggi mentre le ferrovie di Stato germaniche sono tuttora allo stesso punto sotto entrambi questi rapporti ».

L'espresso Berlino-Colonia viaggia solo a circa 58 km. all'ora, comprese le fermate. Ciò equivale a 14 km. di meno all'ora che sull'espresso per Edimburgo, ed è ancora al disotto della velocità praticata sulla stessa linea nel 1879 quando era esercita da una società privata.

Da Berlino ad Amburgo il miglior espresso ha una velocità di 60 km. all'ora, pure inferiore alla velocità praticata prima dall'esercizio privato. L'International Mail Express per la Russia aveva una velocità anche più bassa — 51 km. colle fermate. Considerando nuovamente l'espresso Londra-Berlino, la media generale era di 43 km., ma per la tratta inglese di 69 km. Se il percorso sul continente si compisse colla velocità del percorso inglese, il viaggio sarebbe abbreviato da 10 a 12 ore (1).

Passando alla Sassonia « la lentezza dell'amministrazione governativa sassone è quasi incredibile » (2).

Mr. Acworth (3) cita, approvandole, le parole di Foxwell (4) « non solo i treni inglesi sono più veloci

(1) *Express Trains*, p. 128.
(2) *Ibidem*, p. 145.
(3) *The Railways and the Traders*.
(4) *Express Trains, English and Foreign*.

ma sono più numerosi, sono aumentati i comodi per i passeggieri d'ogni classe e la proporzione degli espressi che escludono i viaggiatori di terza classe è ridotta ai minimi termini ».

Converrà rilevare infine che i comodi approntati al pubblico continentale sono minori di quelli di cui gode il pubblico inglese.

Sin qui, della velocità e comodità, ma vi sono altri fattori da prendere in esame e che sono stati ben rilevati nell'opera recente di Mr. Meyer. Prendiamo per primo l'esempio della Germania.

Nel 1878 Bismarck persuadeva il Parlamento prussiano a riscattare le ferrovie prussiane in vista di poter ribassare le tariffe, avvantaggiando e decentralizzando così le industrie ed i commerci. L'effetto fu precisamente il contrario.

Nel 1888, ad esempio, i proprietari ed agricoltori della Prussia orientale chiesero al Governo la riduzione delle tariffe sui prodotti agricoli, e specialmente sul grano, per il quale vigeva ancora la tariffa del 1877. Questa riforma avrebbe portato grande vantaggio alle industrie ed alle popolazioni della Prussia occidentale e centrale, ma fu vigorosamente avversata dal partito agrario di queste regioni perchè l'avrebbe costretto a ridurre i prezzi con diminuzione dei profitti. Anche la Sassonia, che sta fra la Prussia orientale e la occidentale, e gli altri Stati centrali si opposero, e ad ogni buon fine i Governi di Sassonia, Baden, Würtemberg e Baviera, notificarono al Go-

verno prussiano che i loro rappresentanti al Reichstag e Bundesrat non avrebbero appoggiato il progetto imperiale autorizzante il trattato commerciale con la Russia se non si abbandonava la proposta di ridurre le tariffe ferroviarie pel grano proveniente dalla Prussia orientale, ed il Governo fu costretto a cedere almeno per il momento.

Altro esempio. Il dipartimento della ferrovia aveva incominciato ad emettere biglietti di andata e ritorno a prezzo ridotto per i lavoratori che dalla Prussia orientale si recavano nel distretto dell'Elba per i raccolti. Era un vantaggio rilevante e per gli agricoltori dell'Elba e per i contadini, che potevano così aggiungere un apprezzabile provento ai loro scarsi salari. I proprietari della Prussia orientale però si opposero al provvedimento che li obbligava ad elevare le mercedi, ed il Governo dovette nuovamente ripristinare le tariffe antiche.

Le difficoltà non erano però limitate agli antagonismi tra gli interessi agrari delle diverse regioni. Le complicazioni derivanti dagli antagonismi delle industrie non riuscirono meno gravi. Vi sono in Germania molti distretti concorrenti, e la questione delle tariffe è per essi questione di perdita o di guadagno, talvolta di vita o di morte. Il distretto della Ruhr, ad esempio, all'oriente del Reno ed al nord di Colonia comprende una delle regioni più importanti del continente, per il ferro, l'acciaio, il carbone. Circa 354 km. a sud-ovest giacciono i grandi depositi di

minerali di ferro del Lussemburgo e della Saar, ove si produce un minerale di ferro che è molto conveniente per le industrie del bacino della Ruhr. Però gli industriali del Lussemburgo e della Saar, desiderosi di manipolare essi i minerali e di non vederne accresciuti i prezzi dalla concorrenza, sono sempre riusciti ad impedire ogni riduzione di tariffe a favore del trasporto dei minerali della loro regione al distretto della Ruhr, e gli industriali di questa plaga sono costretti ad importare i minerali dalla Svezia e dalla Spagna!

Quale contrasto, dice Mr. Meyer, fra l'elasticità e l'adattabilità della politica ferroviaria degli Americani, che permette scambi meravigliosi, in confronto alla politica germanica. È tipico in verità il fatto che dal 1886 il Governo prussiano ha rifiutato d' introdurre tariffe tali da permettere il trasporto dei minerali di ferro dell'Alsazia-Lorena nella regione ove si produce il miglior carbone coke e che conseguentemente le industrie ferriere del distretto della Ruhr hanno sempre più dovuto ricavare i minerali che per mare vengono dalla Spagna e dalla Svezia. Nè si permette alle ferrovie in Germania di trasportare liberamente carbone alle miniere. Colui che proponesse di lasciare che il coke della Ruhr, i minerali della Svezia ed il carbone di Slesia venissero liberamente trasportati ed utilizzati, per esempio, a Danzica sul Baltico, sarebbe ritenuto un pericoloso innovatore, un nemico del paese agognante la rovina finanziaria dello Stato ed il sovvertimento delle industrie già impiantate (1).

(1) MEYER. *Government Regulation of Railway Rates.*

Mr. Meyer ci fornisce altri esempi; ma quelli esposti qui sopra bastano probabilmente a dimostrare come l'esercizio di Stato, ben lungi dal ridurre le tariffe, tende piuttosto a tenerle elevate.

Solo in grazia della libertà relativa di cui godono le ferrovie inglesi, non si lamentano in Inghilterra ostacoli simili a quelli esposti più sopra.

Mentre i minerali di ferro ed il carbone sono entrambi necessari alla produzione del ferro, le miniere più ricche e convenienti sono talora distanti dalle miniere di carbone. Il dottor Benmer, che pubblica la Rivista *Stahl und Eisen* ha calcolato che in Inghilterra le spese di trasporto costituiscono il 10 % del costo totale della produzione del ferro, mentre in Germania rappresentano il 23 %.

Altro esponente della deficienza delle ferrovie in Germania è la tendenza del pubblico a preferire le vie acquee interne per fiumi o canali. Dove le ferrovie fanno un buon servizio, esse di regola (eccetto casi speciali) soppiantano il trasporto per fiumi e canali, sia per la loro maggiore velocità, sia per la facilità ad allacciarsi ed intersecarsi; una linea secondaria di ferrovia può collegarsi con una principale, nella navigazione invece occorre trasbordo.

Prescindendo dagli svantaggi di natura commerciale, è un male grave, come lo ha sperimentato il Governo prussiano, che:

... gl' interessi ferroviari degli elettori si insinuino nella politica del regno o dell' impero germanico, a segno

tale che il voto dei deputati su proposte governative di interesse capitale viene subordinato a quanto sia concesso o negato in ordine alle tariffe ferroviarie.

La discussione sul progetto di legge pel canale occidentale ha provocato tale conflitto di interessi regionali e di classe da levare ogni illusione a molti i quali per gli insegnamenti della scuola economica avversa al liberalismo, si erano andati persuadendo che lo Stato potesse esercitare l'industria dei trasporti, promuovere le industrie nascenti e ingerirsi in altri modi ancora nell'economia del paese, senza abbassare la politica a « un calderone di interessi locali antagonistici, che ben di rado omai san fondersi nelle grandi correnti della coscienza nazionale » (1).

L'eminente ministro delle finanze di Prussia, Miquel, fu spinto a rassegnare l'ufficio per il contegno del Parlamento in ordine al sovra ricordato progetto pel canale occidentale. Di lì a poco egli dichiarava che:

... se le ferrovie dei singoli Stati facessero passaggio all'impero, il Reichstag potrebbe e vorrebbe esercitare il diritto di formare e rivedere le tariffe. Il giorno in cui un tale potere fosse conferito al Reichstag, segnerebbe però l'inizio di una vasta corruzione del corpo elettorale germanico. Il livello morale di molti elettori tedeschi è già tale ch' essi mandarono al Reichstag in buon numero rappresentanti ai quali non preme il sapere in che misura un dato progetto risponda all' inte-

(1) MEYER, *Government Regulation of Railway Rates.*

resse nazionale, ma bensì giovi ai propri mandanti... Il dare al Reichstag potere di stabilire le tariffe ferroviarie sarebbe poco meno che esiziale per la politica della Germania come altresì per lo sviluppo economico del paese (1).

L'esercizio di Stato presenta molti altri svantaggi Ad esempio:

In Germania, l'esercizio di Stato ferroviario ha radicato la dottrina che nessun produttore o commerciante possa essere privato dei vantaggi che a lui derivano dalla sua postura geografica. Così non esistono colà tariffe differenziali per il latte. Nell'anno del Signore 1902 la ditta Bolle manteneva nella città di Berlino, nelle proprie stalle, 14,000 mucche, le quali fornivano il latte a 50,000 famiglie. Oltre a ciò vi erano nel suburbio centinaia di latterie, ognuna delle quali con stalle popolose.

Gl'inconvenienti del doversi consumare latte prodotto in città sono ovvi.

In tutta Londra non vi sono 4500 mucche (2).

Consimili esempi potrebbero citarsi degli effetti dell'esercizio di Stato in Ungheria, Sassonia e in altri paesi di Europa.

In Russia:

... si rileva la stessa stasi della azienda ferroviaria per effetto delle rivalità dei vari centri industriali e ne con-

(1) Meyer, *Railway Rates.*

(2) Relazione del Comitato per l'igiene del London County Council. 1904. Mr. Gomme, segretario del Consiglio della Contea, ci informa cortesemente che questo stato di cose non ha subito variazione

segue che si ricorre ai trasporti per via acquea. Per esempio, quando nel 1896 fu aperta la ferrovia siberiana, i proprietari della Russia occidentale sollevarono proteste per non essere esposti alla concorrenza dei cereali prodotti nelle terre poco costose della Siberia. Essi riuscirono nell' imporre al Governo tariffe proibitive per i cereali siberiani, cosicchè è stato impossibile dare un adeguato sviluppo alle immense risorse che la Siberia ha per la cerealicoltura. Il frumento viene esportato dalla Siberia solo nelle annate di grave fallanza nelle regioni che normalmente approvvigionano l'Europa occidentale (1).

In Francia le ferrovie non sono esercite dallo Stato ma sottoposte in larga misura alla sua ingerenza. Esse non hanno facoltà di ridurre le tariffe senza l'autorizzazione governativa, e sono obbligate a tenerle del 20 % superiori a quelle dei canali. Lo Stato francese ha contribuito per circa 5 miliardi alla costruzione delle ferrovie e paga annualmente molti milioni sotto forma di garanzia di interesse (2). Così le ferrovie, assicurate dei loro dividendi, prive pressochè di vera concorrenza, hanno ben scarso incentivo a ridurre le tariffe, ad estendere la propria rete od a conformarsi ai bisogni della clientela. Abbiamo nel precedente capitolo messo in evidenza quanto lenti e poco numerosi sono i treni diretti delle ferrovie francesi in confronto di quelle inglesi e

(1) H. R. Meyer *Government Regulation of Railway Rates*.
(2) Acworth, *The Railways and the Traders*.

specialmente quanto scarsi siano i treni diretti comprendenti la 3ª classe. A tutto ciò si aggiungano le nocive ingerenze dei « politicanti », i quali per soddisfare i propri elettori debbono fare pressioni sul Governo per ottenere la costruzione di linee passive.

Mr. Waddington, illustre uomo di Stato, già ambasciatore di Francia a Londra, in un rapporto ufficiale sul sistema ferroviario in Francia riconosce che « le ferrovie francesi sottratte alla concorrenza procurano al pubblico minori vantaggi che le ferrovie inglesi e richiedono un diverso trattamento » (1).

Per l'Austria (2) Lord Farrer rilevava che le comunicazioni da Vienna verso il nord-ovest di Europa sono assai deficienti, e la stranezza che non fossero istituiti treni diretti per Francoforte e Colonia, attraverso le reti austriache, postochè così l'Austria avrebbe goduto di una percorrenza maggiore dell'attuale.

La velocità del più rapido treno diretto fra Pietroburgo e Mosca era di 46 km.

Noi ci lamentiamo spesso delle nostre linee secondarie, ma esse hanno treni assai più frequenti e rapidi che non le consimili linee del continente (3).

Negli Stati Uniti le ferrovie sono tutte nelle mani di società private, ma parecchi Stati hanno costituito Commissioni per controllare le tariffe, ed è notevole

(1) Acworth. *The Railways and the Traders.*
(2) Farrer e Giffen. *The State in its Relation to Trade.*
(3) Foxwell e Farrer. *Express Trains.*

che gli sforzi di queste sono stati generalmente nel senso non già di ottenere riduzioni, ma bensì di impedirle. Le Commissioni si sono in ciò ispirate a vari criteri: la protezione dei canali, la protezione di una città di fronte ad un'altra. l'impedire che determinati prodotti vengano trasportati da centri lontani creando concorrenza ai prodotti similari del loro Stato, e via dicendo. Se le Commissioni avessero avuto il sopravvento, le tariffe nell'Unione Americana sarebbero state sensibilmente più alte del livello attuale. Le loro conclusioni infatti sono state spesso annullate dalla Suprema Corte Federale, perchè contrarie alla legge o restrittive della libertà di commercio.

Per le colonie britanniche, Mr. Meyer osserva che in Australia:

... gli interessi di una classe potente si sono imposti, con danno generale del paese; in America gli interessi di questa classe dovettero cedere il passo agli interessi nazionali, nel senso almeno che si divenne a compromesso tra gli interessi in conflitto. Ma una soluzione siffatta si può raggiungere soltanto col libero giuoco delle forze economiche, che è caratteristica dei paesi in cui le industrie sono nelle mani dei privati e soggette al *minimum* di ingerenza governativa (1).

Ho già narrato come le ferrovie australiane siano state esercite a profitto del personale e a danno della collettività.

(1) H. R. Meyer. *Government Regulation of Railway Rates*

Le varie colonie rifiutano di cooperare coi rispettivi vicini nel promuovere le industrie ed i commerci.

Le due maggiori colonie, Vittoria e Nuova Galles del Sud, hanno tuttora binari di diversa larghezza; esse applicano tariffe differenziali sulle merci trasportate dall'una all'altra colonia, e la Nuova Galles si rifiuta di collegare le due linee del Sud-Ovest colle linee dello Stato di Vittoria, per timore che il traffico sia deviato da Sydney a Melbourne (1).

I signori Foxwell e Farrer notano che il più rapido treno diretto dell'India, da Bombay a Calcutta, raggiungeva solo 39 km. all'ora comprese le fermate (2).

Qualche tempo fa, Mr. Horace Bell che appartiene all'amministrazione di Stato delle Ferrovie indiane in un interessante suo articolo ci diceva ch'egli dapprima era strenuo patrocinatore dell'esercizio di Stato, ma l'esperienza lo aveva convinto che:

Il solo modo di infondere nuova e rigogliosa vita nelle ferrovie indiane, è di aprire il varco ad un largo e libero influsso dei capitali privati nell' India, e ciò implica l'abbandono graduale e fors'anco totale dell' esercizio governativo.

E prosegue dicendo:

Ho insistito sul difetto dell' attuale politica del Governo, vale a dire la persistenza nel concetto che lo Stato

---

(1) Meyer. *Government Regulation of Railway Rates.*
(2) Foxwell e Farrer. *Express Trains.*

debba continuare a spiegare un'azione diretta, sia per la costruzione, sia nell' esercizio delle ferrovie. Ciò non può coesistere con uno svolgimento veramente rigoglioso delle iniziative private, ed è a queste che noi dovremmo far appello siccome al solo e vero mezzo per attuare quegli intenti (1).

Sir Juland Danvers che ha pure occupato cariche nell'amministrazione delle ferrovie di Stato indiane sin dal loro inizio, e possiede in questa materia una esperienza insuperata, espresse l'opinione che:

... Tutto considerato, l'esercizio privato è il modo più soddisfacente di dare sviluppo alle ferrovie. Tale sembra ora l'opinione del Governo. Le ferrovie, come le aziende commerciali, si trovano in migliori mani se affidate a persone che le dirigano con criteri commerciali. Dovendosi scegliere tra lo Stato ed una Compagnia privata, questa, nel complesso, meriterebbe di gran lunga la preferenza (2).

I risultati invero sono stati così poco soddisfacenti, che il Governo indiano ha recentemente incaricato Mr. Thomas Robertson di fare un'inchiesta sull'amministrazione ed esercizio delle ferrovie indiane (3). Dopo accurate indagini questi è venuto alla conclusione che:

... il funzionamento delle ferrovie indiane non è totalmente soddisfacente. Ma io attribuisco ciò al sistema

(1) Horace Bell, *Recent Railway Policy in India.*
(2) *Journal of Society of Arts, N. 2371, XLVI, 537.*
(3) T. Robertson, *Report on the Administration and Working of Indian Railways: 1903.*

piuttosto che all'azione individuale di alcuni degli impiegati governativi... Dopo maturo e scrupoloso esame ho dovuto venire alla conclusione che solo una riforma radicale potrà recare durevoli benefizi, e che se lo sviluppo delle ferrovie nell'India non ha da subire arresti. se esse hanno da prestare al paese con pienezza di efficacia i servigi di cui sono suscettibili, esse debbono poter essere amministrate coi metodi di un'azienda commerciale assai più che non siasi fatto sin qui.

Mr. Robertson osserva che « la velocità media dei treni non è quale si potrebbe attendere », che essa è così deficiente « da costituire un serio ostacolo all'incremento del traffico » e che per essere relativamente uguale a quella dell'Inghilterra « le tariffe dell'India debbono venire ridotte — per i passeggieri del 18 %, per le merci in genere dal 30 al 60 %, per il carbone dal 40 al 60 % ». Un effetto anche più grave e dannoso della politica del Governo si è lo avere arrestata la costruzione delle ferrovie; i capitalisti privati dicono invero plausibilmente che se una linea fosse davvero fruttuosa sarebbe costruita dal Governo, quindi il capitale inglese accorre a costruire ferrovie in altri paesi e non nelle Indie.

Una concreta dimostrazione dell'effetto dell'ingerenza governativa nella costruzione delle ferrovie ci vien data dal confronto fra l'India e la Repubblica Argentina, dove la costruzione e l'esercizio delle ferrovie sono state saggiamente lasciate alla inizia-

tiva privata. La popolazione dell'India inglese era nel 1904 di oltre 290 milioni, la rete ferroviaria di 43,000 km.; ossia un miglio per 11,600 abitanti. L'Argentina ha popolazione in prevalenza spagnuola ed è paese agricolo. Il Governo ha attraversato gravi peripezie finanziarie. Nullameno con 4 milioni e mezzo di abitanti essa ha oltre 19,310 km. di ferrovie, per la massima parte costruite con capitali inglesi, ossia un miglio per 450 abitanti. Se l'India avesse in ragguaglio alla sua popolazione lo stesso sviluppo di ferrovie, dovrebbe possederne non 43,000 ma ben km. 1,036,390. Ora, perchè il capitale inglese accorre a costruire ferrovie in paesi stranieri e non nell'India che è parte del nostro Impero? Perchè in cospetto dell'ingerenza e concorrenza del Governo i privati impauriti si astengono dal scendere in campo. Essi pensano, quando una linea viene loro proposta, che se essa fosse fruttuosa, il Governo avrebbe provveduto a costruirla da sè. Non è dubbio agli occhi miei che la politica ferroviaria seguita nell'India abbia avuto effetti gravi e dannosi per la prosperità di quel paese.

Per le nostre colonie gli effetti paralizzanti dell'amministrazione ferroviaria di Stato sono documentati dal fatto che nell'ultimo decennio si è avuto soltanto la costruzione di nuove linee di 644 km. nella Victoria, 482 nella Nuova Zelanda e 45 nell'Australia del Sud!

Mr. Meyer riassume così la sua tesi:

Confrontate la elasticità dell'America colla ferrea rigidezza della Germania, dove il regolamento delle tariffe conferito ad una pubblica autorità ha annientato il commercio d'importazione del petrolio di Brema, ha impedito alla stessa Brema di farsi esportatrice dello zucchero ch'è pure fra i maggiori prodotti di esportazione della Germania, ed ha reso necessario quel duplicato della ferrovia Stettino-Berlino, che è il canale navigabile per battelli di 650 tonnellate di portata fra quelle due città. Comparate lo stato delle cose agli Stati Uniti con quello dell'Australia, dove la legislazione sulle tariffe assegnata ad una pubblica autorità ha concentrato in tre sole città del litorale quel traffico che sarebbe stato distribuito fra mezza dozzina di porti e numerosi centri dell' interno se le tariffe fossero state determinate invece nel solo interesse delle aziende ferroviarie (1).

Lord Farrer (2) conclude dicendo che:

... dopo accurato esame chiaro appare dalle nostre cifre che quei paesi hanno mietuto i più larghi benefizi che alla iniziativa privata hanno accordato il campo più esteso.

Si dimentica spesso in problemi amministrativi che alla fin fine i funzionari governativi sono uomini come gli altri e non differiscono dai loro simili; mentre i funzionari governativi di più grande ed aperta mentalità sono certo assai più inceppati da regolamenti formalistici ma inevitabili che non lo siano gli impiegati di com-

(1) Meyer, *Government Regulation of Railway Rates.*

(2) L. c., pag. 180.

pagnie private nel tradurre ad effetto concetti nuovi. Il pericolo che il potere d'ispezione e revisione del Governo diventi controllo assorbente, è uno scoglio gravissimo, poichè appena il Governo ottiene il controllo, la iniziativa privata langue e deperisce.

Mr. Acworth riassume le sue indagini così (1):

L'accurato studio dei fatti mi ha convinto che a lungo andare il controllo dello Stato conduce ad abbassare i migliori elementi al livello dei peggiori, e che nel complesso le Società ferroviarie dell' Inghilterra e degli Stati Uniti hanno servito il pubblico meglio che non le ferrovie di Stato del continente, o delle nostre colonie australiane, e che — rilievo questo di ancor maggiore momento — è da prevedere che lo stesso accadrà in avvenire.

Il fu Lord Farrer diceva:

Lo sviluppo delle comunicazioni ferroviarie nella Gran Bretagna è stato quale nessun esercizio governativo, per quanto buono, avrebbe mai potuto produrre (2).

Niuno infatti che serenamente indaghi la realtà può porre in dubbio che l'esercizio governativo sia stato per il continente una grave jattura, e che le nostre industrie, i nostri commerci abbiano ricavato benefici immensi dalla energia, dallo spirito di intrapresa delle nostre società ferroviarie e dai loro capacissimi funzionari.

(1) *The Railways and the traders*, pag. 7.
(2) FARRER e GIFFEN, *The State in its Relation to Trade.*

## Aggiunta del Traduttore.

Nel vol. VI ed ultimo del suo trattato (vedi *Bibliografia*) il Colson esamina colla consueta sagacità ed oggettività il pro e il contro dell'esercizio ferroviario dello Stato e delle Compagnie concessionarie, schierandosi fra i fautori di queste, per due ragioni capitali: le minori spese di gestione e gli ammonimenti della saggezza politica.

Oltremodo istruttivo è l'accurato parallelo istituito dal Colson fra le spese d'esercizio delle grandi Reti francesi e quelle delle Ferrovie Statali della Prussia. Sebbene queste siano avvantaggiate nei riguardi di ogni elemento tanto dei proventi del traffico quanto della spesa, come lo dimostra analiticamente il competente Autore, il coefficiente d'esercizio complessivo, ossia la proporzione della spesa agli introiti, supera in Prussia, da molti anni, di circa un quinto il coefficiente delle grandi Compagnie Francesi.

Ciò, non per altro che per la minore agilità ed abilità della gestione di Stato nel promuovere i redditi, nel semplificare e rendere meno costosa la grande macchina burocratica.

Le Ferrovie federali svizzere hanno una gestione ottima. Nel *quinquennio, 1903-907,* periodo di spiccata prosperità economica, esse segnarono negli introiti un aumento complessivo di 28.6 % e nelle spese d'esercizio un aumento di 35.8 %. *Le spese ri-*

*flettenti il personale si accrebbero di ben 43.2 %*. Le Ferrovie federali fanno fronte sin qui a tutti i loro oneri finanziari e non gravano in guisa alcuna sul bilancio generale della Confederazione. Economisti e riviste assai competenti quasi augurano il sopravvenire di qualche passeggero *deficit* dell'azienda ferroviaria, perchè il Paese meglio tocchi con mano quanto eccessivo e pericoloso sia il *crescendo* delle esigenze del personale.

## Capitolo IX.

### Gl'interessi della classe operaia

*Effetto delle industrie e delle spese dei municipi sulla domanda di lavoro e conseguentemente sui salari.*

I patrocinatori delle municipalizzazioni non mettono in dubbio di far opera utile per gli umili e in particolar modo pei lavoratori manuali. Riveste quindi molta importanza lo esaminare in quale misura sia giustificato questo modo di vedere. Se realmente rispondesse all'interesse dei non abbienti e degli operai che le intraprese industriali vengano svolte dai municipi anzichè dalle iniziative private, riconoscerei io pure che queste dovrebbero cedere il passo. L'interesse dei molti deve venire in prima linea; alle minoranze non rimane che capitolare, oppure trasferire oltre mare le proprie energie ed i propri capitali superstiti. Ciò può apparire una sorte dura ma è sorte ineluttabile.

Quali sono però i veri interessi delle classi operaie?

Io credo ch'essi sono intimamente avvinti a quelli delle private iniziative.

Nel capitolo VII si è dimostrato che effetto delle municipalizzazioni e dell'azione spiegata nel parlamento dai municipalizzatori è stato di paralizzare in larga misura non solo gli sforzi individuali, ma benanco le iniziative collettive, le imprese in genere; non solo di privare il capitale di molti investimenti rimunerativi in paese e di spingerlo in larga misura in paesi stranieri, ma benanco di sottrarre a migliaia di operai inglesi lavoro e mercedi, che essi avrebbero avuto qualora la vittoria avesse arriso ai criteri più sani. Impedite di costruire tranvie e ferrovie, di sviluppare le industrie elettro-tecniche in paese, le energie ed i capitali si sono rivolti a paesi stranieri, e stranieri hanno avuto quel lavoro e quelle mercedi che vennero meno ai nostri connazionali.

Già si è posto in luce che se le imprese private avessero avuto nella Gran Bretagna la stessa libertà di azione che negli Stati Uniti, noi possederemmo oggidì quattro volte più tranvie e ferrovie economiche; che mentre agli Stati Uniti, nel 1902, esistevano 3620 stazioni centrali generatrici di energia elettrica, noi ne contavamo soltanto 457; che il servizio telefonico è stato osteggiato perchè non avesse a danneggiare i telegrafi; che effetto dello scoraggiamento creato nelle nostre imprese elettro-tecniche si è che buona parte del materiale elettro-tecnico

di cui abbisognamo viene importato dall'America e dalla Germania. Tutto ciò si traduce pel paese nella perdita di comodità e vantaggi di cui altrimenti avrebbe fruito, nel funesto addensamento delle popolazioni urbane che un maggior numero di tranvie avrebbe mitigato; si traduce infine in minor domanda di lavoro, in minor somma di salari per i lavoratori britannici.

Mr. Meyer nel suo bel libro ha posto tutto ciò in luce meridiana, comparando il numero delle persone addette ai telefoni, alle tranvie, alle industrie elettriche nei centri urbani degli Stati Uniti e in quelli della Gran Bretagna. Nel 1905 i telefoni occupavano da noi 13,000 persone, contro 79,000 negli Stati Uniti. Se tale servizio si fosse sviluppato da noi in misura eguale, avremmo avuto almeno 50,000 persone di più impiegate in queste aziende con vantaggio loro nonchè del pubblico.

Nel 1902 le 3620 stazioni centrali di energia elettrica degli Stati Uniti occupavano in media ognuna 8 persone, cioè in complesso 30,300. Quattro anni più tardi, nel 1906, noi avremmo dovuto avere proporzionalmente 1260 stazioni siffatte coll'impiego di più di 7000 persone. Ne contavamo invece solo 457.

Nel 1902 le tranvie urbane degli Stati Uniti sommavano a km. 34,278 con un personale di 4.04 per chilometro in media. Nel 1906 noi possedevamo 4892 km., mentre proporzionalmente avremmo do-

vuto averne 22,530 che avrebbero occupato 71,500 persone in più.

Quindi una più illuminata politica avrebbe dato lavoro nei telefoni a 37,000, nella illuminazione elettrica a 7000, nelle tranvie urbane a 71,500 persone in più, ossia in complesso a 115,000 persone in più per questi soli rami dell'industria. Ammesso pure che qualche deduzione si abbia a fare da tale cifra, vi si contrappongono il maggior sviluppo che avrebbero avuto le industrie delle rotaie, degli altri materiali occorrenti alle tranvie, ai telefoni, agli impianti elettrici, ed il numero di persone che da tali industrie avrebbero avuto lavoro.

È veramente deplorevole che le industrie elettrotecniche siano state da noi così osteggiate e vessate, e che la fabbricazione del macchinario elettrico sia stata cacciata via dal nostro paese a vantaggio dell'America e della Germania.

Nel capitolo sulle ferrovie è stato dimostrato, colla testimonianza delle persone più competenti del nostro paese, quanto l'esercizio ferroviario privato della Gran Bretagna e degli Stati Uniti sia superiore all'esercizio di Stato dei paesi continentali, dell'India, ecc., nei riguardi del basso prezzo, della rapidità, del numero dei treni, come in quello altresì di maggiori comodi per il pubblico. E ciò si applica in particolar modo poi alla classe lavoratrice. I viaggiatori di terza classe hanno sulle ferrovie di Stato assai meno treni e meno rapidi che non sulle ferrovie

inglesi o americane. Mr. Acworth (1) scrive: «Chi volesse dimostrare che nei riguardi della comodità, della rapidità, della frequenza, i viaggiatori di terza classe sono sul continente trattati come in Inghilterra, si renderebbe semplicemente ridicolo».

Infine, le classi operaie non si rendono conto, io credo, del danno ch'esse risentono dallo smisurato aumento delle spese governative e municipali. Questo aumento è stato in dieci anni di fr. 3,278,600,000, una parte di questa maggiore spesa, forse la parte più larga, era inevitabile, ma vi hanno contribuito certo assai i metodi stravaganti ed inutilmente costosi adottati per far fare quanto abbisognava. È evidente che quanto più dobbiamo pagare in tasse ed imposte, tanto meno ci avanza per spese di altro ordine, spese che in buona parte si sarebbero tradotte in mercedi.

Mr. Giorgio R. Sims (2), le cui benemerenze verso la classe umile sono note, scrive:

L'assurdo sta in ciò che da una parte si accresce gravemente il peso dei tributi sulle classi medie, e dall'altra parte si diminuiscono le vie ad esse accessibili per procurarsi un reddito bastevole a fronteggiare le maggiori esigenze.

In alcuni dei nostri distretti più afflitti dal pauperismo, questo è omai diventato cronico. Industrie che un tempo occupavano migliaia di braccia, sono state co-

(1) *The Railways and the Traders.*

(2) Autore drammatico e pubblicista di bella fama che ha illustrato le condizioni dei poveri in molti scritti.

strette ad emigrare a cagione della insana politica di coloro i quali, spesso in buona fede, credevano di essere i campioni della causa dei lavoratori. Così molti abitanti sono rimasti o senza lavoro, o con lavoro precario e debbono ricorrere all'assistenza legale. Ciò ha avuto per effetto di aumentare le tasse, mentre al tempo stesso molti contribuenti colpiti, direttamente o indirettamente, dal malessere economico del paese, vedevano i propri redditi falcidiati. Migliaia di piccoli contribuenti sono stati rovinati o dovettero trasmigrare, quindi il peso è diventato più gravoso ancora sulle spalle dei rimasti. Quanto è accaduto in questi distretti minaccia ora non solo tutta la capitale, ma molta parte del Regno.

Come mai può regnare la prosperità se i contribuenti vedono annualmente i propri redditi assottigliati di molti milioni, e questi milioni vengono spesi pazzamente da coloro che considerano le classi medie — le classi cioè sulle quali maggiormente grava il peso dei tributi — quasi loro legittima preda? (1).

Il deputato Sir J. W. Benn, il quale fin dalla costituzione del London County Council è stato uno dei più abili e zelanti fautori delle municipalizzazioni e di spese prodighe, ha recentemente riconosciuti gli effetti disastrosi di tale linea di condotta.

Parlando sul progetto di legge per l'imposta fondiaria su i fondi agricoli egli disse:

... La condizione dei contribuenti londinesi si è fatta critica. L'aumento delle imposte in Londra va cacciando

(1) « Il grido di dolore delle classi medie » di George R. Sims, *The Tribune*, 17 luglio 1906.

a dozzine le industrie fuori della metropoli. Per il Borgo di Devonport che rappresento, potrei citare cifre che, sebbene di proporzioni minori, sono ugualmente edificanti.

Non è a stupire che le industrie edilizie siano depresse. Senza le maggiori imposte più d'uno avrebbe migliorato la propria casa, molte società ferroviarie avrebbero ampliato qualche stazione, od in altra guisa procurato maggiori comodi al pubblico, dando al tempo stesso maggior lavoro agli operai e artefici.

Se gli addetti alle aziende municipali hanno le stesse mercedi e le stesse condizioni di lavoro che i lavoratori dell'industria privata, deve riuscire loro indifferente lavorare per il municipio o una società od un privato. Se invece godono di salari più alti ed orari più brevi, il costo di produzione deve riuscire più elevato, e conseguentemente si crea così una classe privilegiata a spese, per larga parte, della classe lavoratrice in generale, la quale così paga le imposte per elargire mercedi di favore ad una minoranza.

Il problema che ci si affaccia non è in realtà semplicemente se il gas e le tranvie abbiano da essere municipalizzate. I fautori delle municipalizzazioni tendono, come abbiamo veduto, a sopprimere le imprese private e sostituirle con aziende collettive e socialiste.

È sotto questo aspetto che il problema vuole pure esser considerato. Se l'abolire le imprese private

costituisce un errore, ogni passo in questa direzione renderà più difficile il ritrarsi poi da una via funesta.

I socialisti, a dire il vero, affermano ch'essi non muovono guerra al « capitale », bensì ai « capitalisti ». Ma se voi cacciate i capitalisti, questi porteranno via con sè quanto più potranno dei loro capitali.

Inoltre « il capitale » non ha, di per sè solo, forza di pensiero, mentre i capitalisti sono per gran parte il cervello stesso dell'industria. Pensare è il lavoro più arduo e duro cui l'uomo possa essere astretto. Anche quando, come spesso è accaduto, un operaio di genio fece una scoperta felice o formulò qualche utile suggerimento, egli ebbe bisogno non solo di capitale, ma di un capitalista. È il capitalista che organizza le fabbriche. Hargreaves e Arkwright fecero all'incirca la stessa scoperta, ma il primo non trovò capitalista alcuno che gli venisse in aiuto e morì povero. Il secondo trovò invece l'industriale Strut e morì ricco. Quando fomentano l'odio fra capitale e lavoro, i socialisti sono in realtà i peggiori nemici dell'operaio.

Non dimentichiamo che abbiamo una densissima popolazione da alimentare entro un territorio relativamente esiguo. Attualmente ricaviamo in cifra tonda circa fr. 2,269,800.000 all'anno dai nostri capitali investiti all'estero e circa altrettanto dall'esercizio della navigazione. Questi fr. 4,539,600,000 sono poi spesi per la maggior parte in salari. Se

i socialisti fanno emigrare il capitale, d'altrettanto si ridurrà l'importo applicabile alla corrisponsione di mercedi. Il saldo di quanto dobbiamo importare per il consumo nazionale viene da noi pagato all'estero eziandio anche con i prodotti delle nostre industrie. Ma non basta che questi siano fabbricati, occorre altresì trovare chi ne faccia acquisto. La concorrenza è accanita. Una differenza del 5 % sui prezzi basta per guadagnare o perdere un mercato. Qualora i socialisti avessero il sopravvento, quando ognuno facesse il comodo suo, quando i capi delle industrie consacrassero minore studio ed applicazione alle invenzioni e scoperte nuove, a migliorare il macchinario, a combinare nuovi modelli e processi di fabbricazione, quando gli operai si studiassero di fare non quanto più possono, ma quel *minimum* di sforzi cui non riescono a sottrarsi — i mercati mondiali ci verranno meno ed in questo caso ci tornerà impossibile mantenere l'attuale popolazione del Regno Unito. D'altra parte i lavoratori — e gli imprenditori sono lavoratori in misura eguale e spesso maggiore dei loro salariati — troveranno che quando essi, pur avendo l'animo rivolto a più alte aspirazioni, si applichino con ardore al proprio lavoro, questo non solo diventerà più fruttuoso, ma altresì più interessante. Il lavoro che è tirato giù alla carlona o fatto senza buona fede, riesce tedioso e gravoso, ma il lavoro gagliardo e fatto con coscienza, cui si dà non solo il

braccio, ma il volere, arreca bentosto soddisfazione ed orgoglio.

Mr. Keir Hardie (1), in un discorso tenuto a Liverpool il 6 settembre 1906, disse apertamente che l'obbiettivo del suo partito è « il passaggio dalle lotte del commercialismo alla fraterna cooperazione del socialismo ». Tutti dobbiamo condividere cordialmente il voto di Mr. Keir Hardie, perchè alla « lotta » subentri la « fratellanza ».

Ma egli fa due supposizioni, nessuna delle quali è fondata, sebbene entrambe racchiudano una particella di vero. Anzitutto, le intraprese individuali non implicano necessariamente eccitate rivalità o lotte dannose. La lotta entro certi limiti è un bene anzichè un male. L'abbandonarsi all'invidia od all'agitazione è un errore nel campo degli affari non meno che nelle altre forme della umana attività.

Io non credo col signor Keir Hardie che una eccitata rivalità sia caratteristica connaturata alle intraprese private; tutto al contrario, il serbare il cervello freddo, calmo, sereno, è necessario a qualsiasi successo durevole.

Lasciando da parte gl'Inglesi, guardate gli Scozzesi. Essi riescono in modo notevole negli affari come in altre cose. Essi sono freddi e chiaroveggenti.

(1) Capo del gruppo parlamentare *Indipendent Labour Party*. Cfr. sugli uomini e le dottrine del « socialisme anglais, cet utilitarisme collectiviste », certo più sensato del socialismo dei popoli latini, la bella opera di Jacques Bardoux, *Essai d'une psychologie de l'Angleterre contemporaine*. (F. Alcan. Parigi. 1907).

laboriosi ed industriosi, ciò non è dubbio, ma altresì gente che professa la religione ed ha il timor di Dio. Ben lungi dal riguardare l'aculeo della «rivalità» come elemento necessario al successo, lo considero piuttosto come un fattore che, a lungo andare, tende inevitabilmente all'insuccesso.

In secondo luogo, si può da senno dire che nella fraterna cooperativa dei socialisti non si avranno più rivalità o malanimo, non più gelosia e rancori? Anche nel regno del socialismo vi saranno gradi e distinzioni di compensi e mercedi, di nomine e promozioni; forsechè questi sentimenti non provocano speranze e delusioni negli uffici municipali quanto in quelli delle società anonime?

Per «lotta» il signor Keir Hardie non può evidentemente intendere una lotta di individuo contro individuo, poichè questo equivarrebbe a «rivalità».

Io suppongo quindi che qui lotta significa sforzo Ma se egli si propone di sopprimere o di infiacchire lo sforzo (ed io debbo dire che ciò mi sembra risultato inevitabile del socialismo, posto che tanti uomini sono per indole dediti alla pigrizia in tutta la misura che riesce loro possibile) è chiaro che la produzione nazionale diventerebbe assai inferiore all'attuale. Anche con gli allettamenti dell'odierno sistema economico, molti preferiscono l'ozio al lavoro. Diminuite gli incentivi, accrescerete il numero dei fannulloni. Nè possono i socialisti sostenere che la minor produzione sarebbe compensata da mag-

gior uguaglianza nella ripartizione, poichè il capitale sarebbe già stato confiscato o costretto ad emigrare. Quindi come nazione noi avremmo, in quantità minore, comodi, agi e persino le cose di prima necessità, e gli operai e gli artefici ne soffrirebbero essi pure coll'universale.

Si è visto qual caro prezzo il paese ha già pagato perchè ai consiglieri comunali fosse concesso di occupare i loro ozi trastullandosi colle industrie e le fabbriche municipalizzate. Ma non dobbiamo fermarci qui. Ci è giocoforza esaminare quale risultato si avrebbe se tale linea di condotta fosse logicamente portata alle estreme conseguenze. I socialisti sono stati sinceri. Essi ci dicono apertamente che loro programma è di « patrocinare tutte le forme di municipalizzazioni le quali tendano a sostituire la produzione socializzata al capitale privato » (1).

La Federazione dei minatori al congresso di Swansea fece voto che « tutti i mezzi e strumenti di produzione, distribuzione e scambio, siano proprietà dello Stato e da questo diretti » (2).

Il programma dei socialisti per le prossime elezioni al London County Council contempla: officine municipali, magazzini municipali, spacci municipali di latte e di pane, tenute municipali per la produzione del latte, abitazioni municipali, viaggi gratuiti agli operai per l'andata

(1) Risoluzione adottata nella Conferenza della « Social Democratic Federation » a Burnley.

(2) *The Times*, 6 ottobre 1906.

e ritorno dal lavoro, miniere e spacci municipali di carbone, colonie agricole municipali per i disoccupati, mantenute con imposta diretta sui redditi delle aziende private, ed infine panifici municipali. E questi, ci vien detto, sono soltanto « scalini nel programma socialista » (1).

Ora è stato chiaramente dimostrato, io credo, che governi e municipi non possono dare le stesse cure, la stessa attenzione, la stessa riflessione ai particolari di una azienda che vi danno Ditte e Società private; prodotti e servizi debbono quindi riuscire più costosi. La produzione nazionale scemerà. Di più i salari a lungo andare sono determinati dalla concorrenza internazionale. Cotonifici e stabilimenti metallurgici, governativi o municipali, non potrebbero aumentare le mercedi senza perdere i loro sbocchi. Inoltre, siccome governi e municipi non amplierebbero i loro impianti nè applicherebbero i miglioramenti colla stessa rapidità delle Ditte o Società private, la domanda di lavoro scemerebbe. E l'ammanco non sarebbe rimediato come lo è ora mercè le imprese private, perchè nella ipotesi in esame le imprese private sarebbero state soppresse, o più esattamente si sarebbero trasferite oltre mare. Quindi con salari uguali, o probabilmente minori, gli operai dovrebbero pagare a prezzi più elevati le cose necessarie alla vita.

(1) *The People*, 30 settembre 1906.

Ma ciò non è tutto. Attualmente gli operai sono liberi e si possono scegliere il loro padrone, il loro lavoro.

Col reggimento socialista ciò non sarebbe possibile. Non avrebbero la scelta del padrone perchè un solo sarebbe l'imprenditore. Non potrebbero neppure scegliere il genere di lavoro. Infatti, se lo Stato od il municipio ha da provvedere agli operai, questi dovranno conformarsi agli ordini dello Stato e del municipio. Oggidì se il lavoro od il padrone non piace all'operaio, questi può cambiarlo. Ciò sarebbe impossibile col nuovo reggimento che gli operai si sarebbero foggiato. I socialisti lo riconoscono senza ambagi; così ad esempio la *Fabian Society* stampa:

Ognuno dovrebbe per diritto legale aver opportunità di guadagnarsi il necessario alla vita nella società nella quale è nato; ma nessuno può nè deve aver diritto di chiedere di venire occupato nel lavoro che si confà alle sue preferenze od attitudini individuali. Ognuno di noi deve essere preparato a fare il lavoro che alla società occorre venga compiuto, oppure a sottostare alle conseguenze del proprio rifiuto (1).

Ma chi determinerà il lavoro che alla società occorre venga compiuto? Qualche funzionario di grado superiore. Io mi meraviglio che i socialisti siano pronti a sacrificare la libertà personale ed a ridursi in condizioni di servitù! La burocrazia è la forma peggiore della tirannia.

(1) *Fabian Tract*, n. 127, *Socialism and Labour Policy*.

I salari nelle industrie del cotone, del ferro e via dicendo sarebbero quali lo Stato od il municipio potrebbe pagare senza perdere gli sbocchi dei mercati stranieri, e determinerebbero il livello generale delle mercedi, poichè debbo supporre il proposito di retribuire i vari lavori richiedenti uguale sforzo e perizia in misura per quanto possibile identica. Tutti inoltre dovremmo compiere il lavoro assegnatoci dall'autorità anzichè quello scelto da noi. In realtà diventeremmo schiavi di una burocrazia, la quale sarebbe assai più autocratica che non è ora quella che governa in Russia.

Importa assai il farci di ciò un concetto adeguato. Herbert Spencer esamina:

... che cosa costerebbe il sistema socialista? I dirigenti non possono creare le scorte dei prodotti necessari, bensì solo distribuire fra gli individui quanto questi collettivamente avranno prodotto. Se l'autorità pubblica deve provvedere per gli individui, essa, a sua volta, deve esigere da questi i mezzi occorrenti. Non vi può essere, come nel sistema attuale, accordo fra locatore e conduttore di opera; ciò è incompatibile col sistema socialista. Invece di accordo, si avranno ordini dalle autorità agli operai e questi dovranno rassegnarsi al còmpito individualmente assegnato (1).

John Stuart Mill disse con ragione che:

... se le strade, le ferrovie, le banche, le assicurazioni, le grandi società anonime, le università, la beneficenza

(1) Spencer, *The Man versus the State.*

pubblica fossero altrettanti rami del Governo; se inoltre le amministrazioni municipali e locali con quanto attualmente ad esse si collega, passassero alla dipendenza della autorità centrale; se gli addetti a tutte queste multiformi imprese fossero nominati e retribuiti dal Governo, e dal Governo dipendesse ogni miglioramento della condizione loro, questo paese, come ogni altro, non avrebbe più, malgrado una maggiore libertà di stampa e la costituzione politica più democratica, che una libertà di nome (1).

Il risultato per le classi operaie finirebbe coll'essere: minor domanda di lavoro, minori salari, maggior costo delle cose di prima necessità, e — sciagura suprema — la perdita in larga misura della libertà personale di cui esse godono presentemente.

---

(1) J. Stuart Mill. *On Liberty*.

## Capitolo X.

### Elettori non contribuenti e contribuenti senza diritto di elettorato

Fu un tempo assioma per il partito liberale che la qualità di contribuente e quella di elettore dovessero andar inscindibilmente congiunte, che cioè, secondo l'adagio volgare, spettasse a chi paga i musicanti di scegliere la musica. Ora invece i nostri governanti hanno combinato le cose in guisa che i maggiori contribuenti sono senza diritto di voto e che migliaia di elettori non corrispondono alcun tributo diretto. È da stupire che un siffatto sistema abbia condotto a conseguenze paurosamente stravaganti? che un ordine di persone abbia da pagare le imposte, ed un altro da spenderne il provento, conduce inevitabilmente a risultati assurdi quanto ingiusti.

Il sistema attuale dà quasi l'immagine di una Società anonima per azioni, in cui l'amministrazione fosse affidata ai clienti ed agli impiegati col pretesto ch'essi sono le persone maggiormente interessate

nell'azienda; fosse invece negata agli azionisti ogni voce in capitolo circa l'indirizzo dell'impresa per la quale sono stati essi a fornire il capitale. Ciò è in alto grado anormale, e non occorre essere profeta per prevedere che ove l'attuale sistema continui inalterato, i tributi locali cresceranno ancora assai. Su 700,000 estimazioni fondiarie fatte in Londra per stabilire gli articoli dei ruoli, oltre 300,000 riflettevano stabili i cui occupanti non pagavano le imposte locali. Quindi a Londra all'incirca da $^1/_3$ a $^1/_2$ degli elettori non sono compresi fra i contribuenti diretti, e su per giù lo stesso accade nelle altre nostre città.

Il segretario municipale di Birmingham, Mr. Edward Orford Smith, nella sua deposizione davanti la Commissione d'inchiesta del 1900 sulle industrie municipali, disse che da 70 a 75 % degli abitanti di Birmingham erano *compound householders*, ossia fittuari di stabili pei quali l'imposta fondaria conglobata nella pigione vien pagata dal proprietario e non *nominativamente* dall'occupante cui l'imposta secondo la legge fa carico.

Fuori di dubbio le imposte locali dirette si ripercuotono sugli affitti e conseguentemente a lungo andare gravano gli affittuari. Non possiamo però attenderci che gli affittuari si rendano conto di ciò sin da principio, in modo esatto; quindi essi non risentono il bisogno della parsimonia nelle pubbliche spese.

Sir Richard Farrant, presidente della Compagnia Artisans Labourers Dwellings, dichiarava parlando del quartiere di Noel Park:

... Gli affittuari dei nostri stabili hanno sin qui pagato le pigioni al nostro incaricato senza vedere mai il pubblico esattore. Ne è risultato che essi non prendono più alcun interesse alle cose pubbliche, non si curano di chi li rappresenta, dell'aliquota delle imposte dirette, o di altri argomenti qualsiansi attinenti alle amministrazioni locali.

L'apatia che regna nella metropoli in ordine alle cose municipali è notoria, ed il grande aumento nel numero degli alloggi posti in case di pigioni a più piani nonchè delle case operaie, tende ad aggravare il male. Nel quartiere di Holborn 56 % delle persone registrate dall'anagrafe non pagano imposte locali dirette.

I membri della Commissione d'inchiesta sui tributi locali dicevano molto assennatamente che il sistema di esigere le imposte locali globalmente dal proprietario e non singolarmente dai singoli affittuari debitori dell'imposta (*system of compounding*)

è stato frequentemente biasimato, perchè coloro cui spetta il diritto di voto per la elezione delle amministrazioni locali o che diventano membri di corpi amministrativi locali aventi facoltà di stabilire e spendere tributi locali diretti, dovrebbero pagare essi personalmente e direttamente tali tributi (1).

(1) Relazione della Commissione. pag. 51.

Di più si nota una spiccata tendenza ad aliquote più elevate nelle imposte dirette, in rispondenza al numero degli affittuari non nominativamente compresi nel ruolo delle imposte. Così, ad esempio, le imposte dirette di West Ham raggiungono il saggio eccezionale di fr. 47.77 per fr. 100 di reddito imponibile, ed è significante che su 48,000 beni stabili soggetti all'imposta, per ben 34,000 non figurano nominativamente nei ruoli dei contribuenti i rispettivi occupanti.

In Scozia ciò non accade; l'imposta è sempre nominativamente iscritta a carico dell'occupante di ogni stabile, o di una frazione di stabile.

Uno dei Borghi di Londra, quello di Lewisham, si trova nello stesso caso. A differenza di tutti gli altri Borghi di Londra, non vi è applicato il «sistem of compounding». Come appare da una relazione del L. C. C., si procedè per l'anno fiscale al 31 marzo 1905, ad un dettagliato confronto delle risultanze ottenute nel Borgo di Lewisham imponendo direttamente ogni occupante di stabili con un fitto stimato oltre fr. 500 (il *minimum* legale di esenzione) e quelle che si sarebbero avute applicando invece il sistema praticato negli altri Borghi di Londra, di imporre soltanto i proprietari accordando a questi un margine pei rischi di insolvenze, ecc.

Fu appurato che il Borgo di Lewisham ottenne col suo sistema un maggior provento annuo di franchi 211,848 corrispondente a più di fr. 0.78 per

ogni 100 fr. di imponibile, di guisa che si ebbe così e un maggior gettito dell'imposta e il vantaggio di farne sentire il peso a tutti e singoli i cittadini in condizioni da dover esserne colpiti secondo la legge.

Sarebbe buona cosa se le amministrazioni di altri Borghi esaminassero l'opportunità di applicare lo stesso metodo.

Nullameno i proprietari stessi avrebbero modo di risvegliare in qualche misura nei loro inquilini il sentimento della responsabilità politica individuale. Alcune società edificatrici di case operaie fanno pagare dai propri affittuari le imposte dirette afferenti agli alloggi che occupano. Mr. Albert Pell, che fu per molti anni deputato del Leicestershire e possiede case a Londra, notificò ai propri inquilini che le pigioni sarebbero state accresciute nella misura dell'aumento delle imposte dirette. Egli diceva che se nessun esattore si faceva vivo direttamente cogli inquilini, essi diventavano totalmente indifferenti all'andamento delle finanze locali. Miss Octavia Hill ha fatto la stessa esperienza; essa ritiene che la migliore e la più giusta procedura sarebbe sopprimere il pagamento delle imposte dirette per interposta persona e fare sì che coloro i quali in realtà vengono poi a sopportare i tributi locali, li paghino direttamente. Attualmente essi non si rendono conto della misura in cui la loro pigione non è in realtà che « imposta ». Se tale misura fosse loro posta chiaramente davanti gli occhi, vedrebbero pure le conse-

guenze dell'appoggio a provvedimenti e spese che involvono un aumento delle imposte locali. Ciò è da sperare, risveglierebbe pure il sentimento del dovere civico, e muoverebbe a partecipare con più vivo interesse alle cose municipali.

Questi mali, di per sè gravi, sono resi più gravi ancora dal fatto singolare che mentre molti i quali non pagano imposte dirette sono nullameno elettori, i maggiori contribuenti non hanno diritto di voto. L'attuale nostra legislazione è stata foggiata quando niuno prevedeva il grande sviluppo che avrebbero preso le attribuzioni degli enti locali; diversamente non è dubitare che si sarebbero adottati temperamenti opportuni, anzi necessari. La Società delle ferrovie del Nord-Ovest è uno dei maggiori, se non pure il maggiore contribuente ai tributi locali in tutto il Regno. Secondo Mr. Lawrence (1) essa non paga meno per tale titolo di fr. 15,132,000 all'anno, eppure non ha un sol voto.

In parecchi casi, Compagnie ferroviarie furono assoggettate ad imposte locali create per impianti di tranvie destinate ad essere loro diretto concorrente.

Lord Stalbridge, presidente della sovra ricordata Compagnia ferrovaria, nell'ultima assemblea degli azionisti rilevava che escluse le imposte corrisposte al Governo:

(1) Discorso pronunciato all'assemblea annuale (1905) della Lega per la libertà dell'industria.

Le imposte *locali* pagate nel 1891 dalle società ferroviarie del Regno ascendevano a fr. 56,644,120 e nel 1903 erano salite a fr. 113.313,460, il che costituisce un aumento di fr. 56.669,340, ossia del 100 %. Così nel corso di 12 anni il totale corrisposto dalle Società agli enti locali si è raddoppiato, e va crescendo in ragione di 6.305,000 franchi all'anno; malgrado ciò le Società non hanno alcun controllo nè ingerenza qualsiasi nelle spese cui contribuiscono così largamente.

Nel 1898 le imposte nazionali e locali pagate dalla Compagnia Gas Light e Coke erano fr. 5,548,000 e corrispondevano a fr. 0.91 per 100 metri cubi di gas; nel 1903 il suddetto importo era salito a fr. 7,288,580 corrispondente a fr. 1.17 per 100 metri cubi di gas. La Compagnia non ha comechessia voce in capitolo circa l'erogazione dei proventi ai quali così largamente contribuisce. Il maggior onere tributario diminuisce annualmente *pro tanto* gli utili destinati alla distribuzione del dividendo agli azionisti. Così questi vengono colpiti in triplice modo: 1° colla maggior valutazione data per gli effetti dell'imposta ai cespiti patrimoniali; 2° coll'aumento dell'aliquota o saggio dell'imposta, ed, in 3° luogo, coll'assottigliarsi dei frutti che essi percepiscono dai loro capitali investiti nella Società.

Il Comune di West Ham si è acquistato fama proverbiale per l'elevatezza delle sue imposte locali. l'enormità delle spese comunali e conseguentemente pel gran numero di disoccupati cagionato dalla ri-

luttanza di imprese od aziende qualsiansi a stabilirsi colà. La Compagnia ferroviaria del Great Eastern, che è il maggior contribuente di West Ham, non ha influenza alcuna in ordine alle spese delle quali essa sopporta la parte più larga.

L'ingiustizia di questo sistema chiaramente appare dal prospetto seguente, il quale mette in evidenza per alcune delle nostre maggiori città l'importo complessivo delle imposte locali e la quota che di queste viene pagata dalle Società per azioni non aventi alcun diritto di voto:

| | Imponibile totale agli effetti dei tributi diretti | Imponibile spettante alle Compagnie | Percentuale |
|---|---|---|---|
| Liverpool . . . . | Fr. 115,205,313 | Fr. 37,336,217 | 32.4 |
| Manchester . . . | » 103,889,124 | » 33,223,819 | 32.0 |
| Birmingham . . . | » 72,836,570 | » 20,404,089 | 28.0 |
| Leeds . . . . . | » 52,293,619 | » 13,888,000 | 26.6 |
| Sheffield . . . . | » 45,004,812 | » 13,547,704 | 30.1 |
| West Ham . . . | » 32,603,003 | » 11,331,270 | 34.7 |
| Holborn . . . . | » 25,998,087 | » 7,962,887 | 30.6 |

La giustizia più elementare esige che coloro i quali pagano sì larga tangente delle imposte locali abbiano pur diritto di farsi sentire circa il modo e la misura delle spese corrispondenti.

## Capitolo XI.

### Conclusione e suggerimenti.

Non si può negare che il peso delle imposte locali sia non solo eccessivo, ma progressivamente crescente, e senza qualche riforma esso continuerà a crescere in avvenire.

Il signor Darwin (1) osserva che:

Quanto più capaci ed intelligenti sono i funzionari municipali, tanto più essi sono proclivi a caldeggiare nuovi progetti di municipalizzazione. Nuove aziende municipali sono spesso accompagnate da maggiori stipendi per il personale municipale; quando è da far ricorso al Parlamento si incontrano spese rilevanti per onorari di avvocati e procuratori, i quali bene spesso sono anche segretari dei municipi, ed è assurdo il voler negare che, consapevolmente o inconsapevolmente, la maggioranza degli uomini è proclive a favorire qualsiasi progetto che possa accrescerne gli emolumenti.

(1) *Municipal Trade*.

Sir Robert Giffen dice in ordine alle spese degli enti locali:

... siamo iu presenza di un vero stato morboso, di spese che in parte sono stravaganti ed oziose, perchè gli enti locali sono frequentemente cattivi amministratori anche se immuni da corruzione. Essi spendono per cose non realmente necessarie; spendono più del dovere per le cose necessarie; contraggono impegni ed ipotecano il futuro a cuor leggero. Lo spendere è cosa piacevole per coloro che esercitano un'autorità di breve durata, e l'aumento nel numero delle autorità locali accresce il numero di coloro cui tale piacere può essere riserbato... L'aumento di certe categorie di spese è fonte di non lieve inquietudine ed acuisce la preoccupazione che deve risentirsi ad ogni invasione, compiuta o minacciata, di quel campo della materia imponibile sul quale riposano le risorse ed i bilanci sia del Governo nazionale, sia degli enti locali.

Mr. Sims a sua volta scrive:

Il processo è stato insidioso e funesto. Un anno si è avuto un aumento di un penny e di un penny e mezzo per lira sterlina per l'ufficio scolastico. L'anno appresso erano i miglioramenti stradali oppure qualche nuova imposizione del London County Council che arrecava un aggravio di un penny per lira sterlina. Poscia nel terzo anno era la imposta della Contea diventata un po' più alta; al quarto anno sopravveniva maggior gravame per i manicomi. Iufine, in soprassello a tutte queste requisizioni straordinarie addossate ai disgraziati contribuenti, sopraggiunse

la revisione quinquennale la quale accrebbe pel quinquennio successivo l'importo della materia imponibile per tutti e singoli i tributi locali. Appena superato questo sbaraglio, ecco avviarsi di nuovo il processo « graduale »: un anno veniva aggravata la tassa per le scuole, l'anno successivo era accresciuta la tassa del London County Council in dipendenza a miglioramenti stradali, a costruzione od acquisto di tranvie o per qualche altro titolo; e così via finchè, trascorso un secondo quinquennio, una nuova revisione, sapientemente combinata, fece da capo accrescere quasi in modo automatico tutti questi gravami per i cinque anni successivi. I contribuenti sono stati spogliati per permettere alle aziende municipali di tirare innanzi con sciupìo spensierato e perdite gravose, per permettere ai socialisti membri dell'assistenza legale di vantarsi che i poveri loro affidati hanno il miglior trattamento che sia possibile procurare non guardando a spese (1).

Le stupefacenti rivelazioni sui Comuni di Poplar e West Ham si riferiscono più ad atti amministrativi ordinari di cattiva o stravagante o corrotta amministrazione, che non alle aziende municipali; esse dimostrano nullameno efficacemente che in mani simili industrie e commercio non possono offrire ragionevole prospettiva di riuscire rinumerativi e prosperi.

Il precedente Ministero era a tal segno conscio dei pericoli cui andiamo incontro, che nel 1900 pro-

(1) George R. Sims, *The Bitter Cry of the Middle Classes* (*The Tribune*, 19 luglio 1906).

vocò la nomina di una Commissione collettiva delle due Camere per prendere in esame tutta questa materia. La Commissione raccolse elementi di molto pregio, ma mancandole il tempo a presentare una relazione adeguata, chiese il rinnovamento del proprio mandato. A questo fu fatto opposizione e la Commissione non fu ricostituita che nel 1903. Anche allora la Commissione, attesa la prossima chiusura della sessione legislativa, si restrinse ad esaminare un solo aspetto del problema — quello della revisione contabile, e formulò le seguenti raccomandazioni:

La Commissione opina doversi, con legge o regolamenti, porre in chiaro che il còmpito dei revisori dei conti delle amministrazioni locali non deve limitarsi al semplice accertamento dell'esattezza materiale delle cifre. Quindi la Commissione fa voti che:

*a*) Il revisore abbia diritto di esaminare tutti i documenti, registri, conti, atti di mutuo, ecc., che possono essere necessari per le sue indagini e la sua relazione;

*b*) che il revisore abbia diritto di esigere dagli impiegati municipali tutte le informazioni e spiegazioni occorrenti all'adempimento del proprio mandato:

*c*) il revisore dovrebbe attestare:

1° che egli ha trovato la contabilità in ordine o meno, a seconda dei casi;

2° che si sono tenuti conti separati per ognuna delle aziende industriali o commerciali del municipio e che ognuna è stata addebitata delle spese ad essa pertinenti;

3° che a giudizio suo i conti pubblicati offrono un quadro sincero ed esatto dello svolgimento e dei risultati dell'azienda industriale durante il periodo sottoposto al suo esame;

4° che sui ricavi lordi sono stati fatti i debiti stanziamenti per l'estinzione dei mutui, che tutte le voci dei proventi e delle spese e tutte le passività conosciute sono state comprese nella contabilità e che il valore di tutte le singole attività è stato giustamente estimato.

Conseguentemente la Commissione fece voti:

*a*) Doversi sopprimere il sistema di revisione dei conti oggidì in vigore per i municipi, le amministrazioni di Contea e le amministrazioni dei Distretti urbani in Inghilterra e nel Galles;

*b*) che le suddette autorità locali abbiano a nominare per la revisione dei conti, revisori periti contabili facenti parte dell'Istituto dei ragionieri patentati, oppure della Società dei ragionieri e contabili;

*c*) che in ogni caso la nomina sia soggetta all'approvazione del Ministero dell'interno, sentite le eccezioni che venissero sollevate da contribuenti; e che il revisore contabile, nominato per un termine non superiore a 5 anni, possa venir rieletto nè possa venir dismesso dall'amministrazione locale senza l'approvazione del Ministero;

*d*) che nell'eventualità di disaccordo fra l'amministrazione locale ed il revisore circa la retribuzione di questo, il Ministero dell'interno abbia potere di statuire in merito;

*e*) che la pratica seguita in Scozia di nominare, a preferenza dei professionisti locali, revisori estranei alla

località per rivedere i conti dei piccoli municipi debba essere analogamente adottata in Inghilterra.

La Federazione dei municipi fece opposizione a queste proposte ed è riuscita sin qui ad impedire inchieste ulteriori. Le raccomandazioni formulate dalla Commissione parlamentare in ordine alla revisione dei conti sono fuor di dubbio assai assennate. Si ricordi che gli avversari delle municipalizzazioni hanno ognora sostenuto che i conti prodotti sono fallaci. Se i rappresentanti dei municipi avessero fede nei propri conti, dovrebbero per fermo accogliere di buon grado l'opportunità di rivendicarne la sincerità.

La Commissione parlamentare dichiarò pure:

> ... essere desiderabile di proseguire la inchiesta in ordine ad altri aspetti delle municipalizzazioni in una ulteriore sessione del Parlamento.

Le Camere di commercio hanno indarno fatte incessanti istanze perchè le proposte della Commissione parlamentare delle due Camere venissero tradotte in atto. Tutto quanto si potè ottenere dal Ministero Balfour si fu la promessa del Ministro dell'interno, in risposta a varie interpellanze mossegli nella Camera dei Comuni, di nominare una Commissione ministeriale per esaminare l'argomento. Ma neppur questo fu fatto. Credo ozioso il diffondermi a dimostrare la grande importanza di un uniforme sistema di contabilità per le sempre più numerose ed impor-

tanti aziende municipali. Solo così possono istituirsi confronti esatti ed accertarsi in modo preciso le risultanze delle aziende industriali comunali. Nullameno, per quanto mi consta, questa Commissione ministeriale non è stata mai nominata.

È stato suggerito che alle Società per azioni sia conferito il diritto di partecipare alle elezioni amministrative in qualche ragionevole proporzione alle imposte locali da loro pagate. Nelle nostre maggiori città le società anonime pagano da $^1/_3$ a $^1/_4$ e in taluni casi anche più, di tutte le imposte locali; è ingiustizia mostruosa che esse non abbiano voce in capitolo circa la erogazione di fondi cui esse contribuiscono in sì larga misura.

Sir R. Giffen ha suggerito, e molti consentiranno con lui, che:

... al nostro sistema attuale di far nominare le amministrazioni locali dai contribuenti, assegnando ad ogni cittadino un egual diritto di voto, sia aggiunto un sistema di rappresentanza proporzionata all'interesse, conferendo ai maggiori contribuenti fondiari di ogni Distretto o di ogni Comune una speciale rappresentanza. Il rimedio suggerito urta grandemente contro pregiudizi in vigore, ma per avventura la gravità del male può imporre l'applicazione di riforme incisive ma efficaci, le quali non sono in niun modo incompatibili colle idee o cogli ideali della democrazia.

È d'altra parte da lamentare che gli occupanti di stabili i quali non pagano direttamente le relative

imposte locali, siano elettori. Sarebbe ad ogni modo utile che i proprietari nel formulare la domanda del prezzo di affitto specificassero qual parte del prezzo è realmente pigione e qual altra invece imposta. Ciò non involve riforme legislative, ma solo un disturbo che sarà ampiamente compensato.

Oggi accade spesso che gli elettori non sono direttamente consultati circa l'assunzione di imprese industriali dai municipi. Dovrebbe pertanto secondo me venir stabilito che niuna amministrazione locale possa tradurre in atto intraprese involventi spese a conto capitale (ad eccezione delle opere direttamente connesse coll'igiene pubblica) senza prima far stampare e distribuire ai contribuenti tutti i particolari, nonchè i preventivi di spesa dei progetti in vista, e senza che i contribuenti (con esclusione dei dipendenti dal municipio) i quali rappresentino una data proporzione (ad esempio la metà) della materia imponibile, abbiano dato il loro assenso scritto al progetto stesso.

Sino a quando i municipi si restrinsero alle funzioni loro connaturate, l'ammontare dei debiti comunali non poteva salire ad una quota rilevante della materia imponibile. La sicurezza dei titoli di debiti municipali era quindi ineccepibile, ed essi vennero giustamente annoverati fra gli investimenti permessi alle autorità pupillari. Ora, però, tutto questo è mutato. I titoli di alcuni Comuni sono assai meno sicuri di quelli di altri, e che ciò sia già riconosciuto, al-

meno in qualche misura, dal pubblico lo dimostra la differenza di prezzo. Io opino che quando i debiti di un ente locale oltrepassino di una data misura l'importo della materia imponibile, le cartelle rispettive debbano essere radiate dal novero degli investimenti pupillari.

Ma mentre ai nostri ordinamenti debbono essere portate queste od altre consimili innovazioni se vogliamo in avvenire evitare serie difficoltà finanziarie, non è meno importante il comprendere che qui non è questione di una classe contro un'altra classe, e neppure, secondo la malaugurata locuzione così spesso usata, questione delle classi abbienti « contro le masse ». È mio profondo convincimento, e credo averne dimostrato il buon fondamento, che la parsimonia nell'amministrazione dello Stato e degli enti locali ed il contenere l'azione loro entro l'orbita delle funzioni di governo e di controllo, rivestono per i lavoratori manuali importanza uguale, se pur benanco non più grande, che per qualsiasi altra classe sociale.

I fatti dimostrano chiaramente che quanto più lo Stato ed i municipi s'ingolfano in imprese commerciali ed industriali, tanto più risentiranno perdite; quanto più l'iniziativa dei privati sarà inceppata e soffocata e tanto più alti saranno i tributi nazionali e locali. Ma a ciò non si limita la questione: essa presenta altri aspetti ancora e di maggior momento. Questa linea di condotta riuscirebbe disastrosa anche

quando fosse dapprima rimunerativa nei riguardi del tornaconto pecuniario (1).

John Stuart Mill ha ben posto in rilievo che:

Se tutti gli affari di un popolo, i quali esigono una organizzazione concertata e delle viste larghe e comprensive, cadessero nelle mani dello Stato, e se tutti gli uomini più capaci entrassero nei pubblici impieghi, ogni cultura dello spirito ed ogni cognizione, meno che nelle materie puramente speculative, si concentrerebbe in una numerosa burocrazia, dalla quale il resto della comunità s'attenderebbe tutto. Le masse ne riceverebbero la direzione e l'impulsione, gli uomini intelligenti ed attivi gli avanzamenti e la fortuna personale. L'essere ammesso nelle file di questa burocrazia, e una volta ammessi lo elevarvisi, diverrebbe l'unico oggetto di ambizione.

In uno Stato retto a questo modo, non solo il pubblico sarebbe incapace di sorvegliare e giudicare l'azione degli ufficiali governativi; ma inoltre, se gli avvenimenti in un Governo dispotico, o lo sviluppo naturale delle istituzioni popolari in uno Stato libero, facessero sentire il bisogno di qualche riforma, nessuna se ne potrebbe attuare che fosse contraria agli interessi della burocrazia. Tale è la triste condizione dell' Impero russo, secondo il giudizio di persone che hanno avuto l'opportunità di studiarla sul luogo. Lo Czar stesso è impotente contro la classe burocratica. Egli può relegare ciascuno dei suoi membri in Siberia, ma non può governare senza la burocrazia e contro la burocrazia. Questa può porre

(1) G. Stuart Mill. *La Libertà*, pag. 167, 169, 173.

un veto tacito sopra tutti i suoi decreti, astenendosi semplicemente dall'eseguirli.

Quanto più la sua organizzazione è perfetta, quanto più riesce ad attirare a sè tutto quello che c'è di buono e di meglio nel paese, tanto più è grande ed intera la servitù universale, non esclusi da questa gli stessi individui appartenenti alla burocrazia, imperocchè i governanti diventano schiavi della loro organizzazione e della loro disciplina, così come i governati sono schiavi dei governanti.

La virtù dello Stato, a lungo andare, è la virtù degli individui che lo compongouo; e lo Stato che pospone lo sviluppo intellettuale degli individui alla vana apparenza di una maggiore regolarità nella pratica minuta degli affari — lo Stato che rimpicciolisce il popolo per farne un docile strumento dei suoi progetti, anco se generosi — finirà ben presto per accorgersi che grandi cose non si possono fare con piccoli uomini, e che il meccanismo, alla cui perfezione ha tutto sacrificato, non gli servirà più a nulla, causa la mancanza di quello spirito vitale che avrà voluto sconsigliatamente distruggere per agevolare i movimenti dei congegni amministrativi.

Non è allo Stato, scrive Herbert Spencer,

... che andiamo debitori delle invenzioni innumerevoli, dalla zappa al telefono; non è lo Stato che rese possibile, mercè i progressi dell'astronomia, la navigazione di lungo corso; non è lo Stato che compì nel campo della fisica, della chimica e delle altre scienze positive le scoperte che sono guida e lume all'industria moderna; non è lo Stato che congegnò il macchinario che fabbrica i prodotti di ogni sorta, che trasporta uomini e cose, che

serve in mille guise ai bisogni ed ai comodi nostri. Gli scambi mondiali che si svolgono negli uffici commerciali, le correnti del traffico che avvivano le nostre strade, tutto il sistema di vendita al minuto, mercè il quale riceviamo sulla soglia delle case nostre quanto occorre quotidianamente ai bisogni della vita, tutto ciò non trae origine dal Governo (1).

Si dirà forse che questi sono concetti di uomini accademici, di filosofi; lasciate quindi ch'io citi un uomo pratico, un uomo a nessuno secondo per l'esperienza sua.

Lord Rothschild, in un discorso tenuto il 3 febbraio 1904 diceva:

Le ingenti spese del London County Council e degli altri enti locali sono coperte mediante le imposte locali, e queste vengono percepite sul valore delle case e delle officine; ora io chiedo a quanti esaltano il credito del London County Council e discorrono delle risorse riposte nella materia imponibile di Londra e di altri grandi centri industriali, a che cosa si ridurrà il valore della materia imponibile quando fosse distrutto l'individualismo, distrutte le imprese private, ed ogni cosa venisse compiuta dallo Stato, oppure dal London County Council?

Il signor Meyer chiude con queste parole il suo libro (2):

Il confronto fra l'esperienza nord-americana di una politica che riduce al ***minimum*** l'ingerenza governativa,

(1) Spencer. *The Man versus the State.*
(2) *Municipal Ownership in Great Britain.*

coll'esperienza della Gran Bretagna sotto un regime di intensa ingerenza degli Enti pubblici, ci insegna che noi (Nord-Americani) non soffriamo di mali tali da richiedere il rimedio eroico di trattare le industrie dei servizi pubblici in modo diverso dalle ordinarie imprese commerciali ed industriali.

Noi possediamo in maggior copia che i nostri cugini britannici i comodi che si accompagnano alle tranvie e ferrovie economiche, alla illuminazione elettrica, al servizio telefonico, e delle nostre agevolezze già più copiose facciamo anche uso più largo che i nostri cugini non facciano delle loro agevolezze ridotte. Ciò dimostra che i prezzi praticati dalle nostre Società sotto lo stimolo del loro lene inteso interesse meglio si confanno alle nostre borse che non i prezzi applicati ai nostri cugini britannici dai loro padri coscritti.

Nei precedenti capitoli è stato, io credo, chiaramente dimostrato:

1° Che le spese degli enti locali crescono più rapidamente che la materia imponibile.

2° Che i debiti locali crescono più rapidamente che non la materia imponibile.

3° Che le industrie municipalizzate provocano inevitabilmente scabrose questioni operaie.

4° Che i municipi non conseguiscono profitto industriale se non in quanto sono investiti di un monopolio; che profitti non appariscono se non in aziende quali quella del gas, stabilite da lungo tempo e rette da norme ormai pienamente assodate;

che anche in casi simili la contabilità è stata tenuta in guisa da rendere impossibile l'accertamento preciso dei risultati; che i profitti là dove se ne ebbero, non sono stati che esigui, e che si sarebbe potuto ottenere frutti assai più larghi e soddisfacenti se tali aziende fossero state date in esercizio, cogli opportuni corrispettivi, alla industria privata.

5° che le industrie municipali hanno recato grave nocumento alle iniziative private e al nostro commercio estero.

6° Che l'esercizio ferroviario governativo presta il fianco a critiche consimili; che sulle ferrovie di Stato le tariffe son più elevate, i treni meno numerosi, meno rapidi, meno comodi; e che il portare le questioni di esercizio ferroviario nel dominio politico si accompagna a gravi inconvenienti.

7° Che non è saggio riconoscere l'elettorato amministrativo a coloro che non pagano imposte dirette, e ingiusto privare del voto coloro che invece pagano tali tributi.

8° Che il socialismo municipale, coll'assottigliare le domande di lavoro, coll'elevare i prezzi e le imposte, ha non solo danneggiato i contribuenti in generale, ma in particolar modo la classe lavoratrice, e che, se venisse portato alle sue logiche conclusioni, finirebbe per privare i lavoratori della loro libertà.

Mi sia consentito di affermare una volta ancora che non mi muove preconcetto spirito di ostilità verso i municipi o i capi dei servizi industriali del

Governo. Lungi da me tale pensiero. Essendo stato presidente del London County Council, riconosco pienamente e di buon grado i grandi servigi che i membri di quel consesso hanno reso e rendono al paese, la loro attività, integrità e devozione ai pubblici doveri; l'ammirazione sincera che nutro per essi, non è incompatibile con vedute opposte alle loro circa una parte della linea di condotta seguita dai nostri municipi. Nè le mie vedute sono in opposizione piena ed assoluta colle dottrine dei socialisti. Le biblioteche pubbliche gratuite e circolanti sono parte del programma socialista; dal canto mio, ho ognora fatto il possibile per diffonderle. L'acquisto di aree destinate a diletto del pubblico, i miglioramenti stradali, la costruzione di bagni e lavatoi pubblici, sono tutti provvedimenti che, io ne convengo, debbono essere esaminati ed accolti volta per volta, a seconda delle circostanze. Probabilmente per la maggior parte di questi provvedimenti si sono incontrate spese saggie e giustificate, ma così numerosi, ardui ed importanti sono già i compiti proprî del Governo e dei municipi, che in questa circostanza deve ravvisarsi uno degli argomenti più impellenti per far loro saggiamente dedicare intere le proprie energie a quelle funzioni che per la natura e la forza delle cose ad essi si appartengono.

# AGGIUNTE DEL TRADUTTORE

## Cenni sommarii sugli ordinamenti locali, amministrativi e fiscali dell'Inghilterra (1).

Il *self-government*, l'autonomia amministrativa inglese in cui è da ravvisare il precipuo fattore del glorioso svolgimento della Costituzione di quel Paese, non si è attuato soltanto colla indipendenza delle autorità locali dal Governo centrale, ma altresì in via *funzionale*, ossia nella coesistenza di autorità distinte ed indipendenti investite di attribuzioni che nella storia e nei concetti de' popoli latini furono e sono considerate invece come pertinenti ad un'unica potestà.

(1) L'Italia possiede nell'opera dell'on. PIETRO BERTOLINI, *Il Governo locale inglese e le sue relazioni colla vita nazionale* (2 vol., Fratelli Bocca, 1899), un quadro magistrale e completo dello sviluppo delle istituzioni di quel grande Paese. Qui ci siamo limitati alle indicazioni indispensabili per l'intelligenza del testo attingendo largamente, oltrechè al Bertolini, al libro riassuntivo del BOVERAT.

Al rischiararsi del medio evo, dal XII al XV secolo, andarono sorgendo in Inghilterra, come in molti paesi del continente, i Comuni e si affermarono le libertà comunali, riconosciute a tutti i residenti proprietari di casa (*householder*) che concorressero alle spese ed alle funzioni comunali.

Il diritto dei Borghi di mandare i loro rappresentanti alla Camera dei Comuni ed il graduale affermarsi della prevalenza di questa, specialmente in materia finanziaria, fecero sì che il potere regio dapprima, poscia anche la grande aristocrazia terriera, mirassero ad impadronirsi dell'amministrazione dei Borghi. E così questa, dalla generalità dei liberi cittadini venne man mano trasferita — mediante le « carte di incorporazione » (ossia i regi atti di riconoscimento e di privilegi) ed anche mercè l'azione fattasi potente della classe dei giuristi ligi alle tradizioni del diritto romano imperiale — a ristrette cerchie di persone, a *select bodies* (corpi scelti), a « corporazioni » rinnovellantisi a titolo ereditario e per cooptazione.

Queste corporazioni, chiuse ed esclusive, organi di interessi e di clientele più ancora che di classe, andarono diventando focolari di abusi d'ogni genere nei riguardi dell'amministrazione della giustizia (essendo riservata ai loro membri la funzione di giurati), e nei riguardi finanziari, sia per lo sfruttamento del patrimonio comunale considerato dalle corporazioni come proprietà dei loro membri anzichè della

collettività, sia ancora per l'accertamento delle imposte.

Speciale menzione nella storia amministrativa inglese meritano la *vestry* (parrocchia) e l'assistenza legale degli indigenti (*poor law*).

Nell'Inghilterra, paese prevalentemente agricolo, sino al secolo XVIII la parrocchia appariva naturalmente come la cellula o il nucleo meglio adatto a farsi il centro degli interessi locali, così come la circoscrizione più estesa, sorta per cause topografiche o storiche, della *Contea* costituì naturalmente il quadro adatto alla giurisdizione civile e criminale.

Confiscati colla Riforma i beni della Chiesa, si andò nel secolo XVI attuando per necessità di cose l'assistenza agli indigenti che culminò nel celebre Statuto di Elisabetta del 1601. Questa legge affidò ai fabbricieri delle parrocchie (*chuchwardens*) ed a pochi abitanti notabili la carica di *overseers of the poor* (ispettori per i poveri) e disciplinò il loro diritto di applicare una speciale tassa (*poor rate*), imposta immobiliare a carico di tutti gli *occupier*, ossia i possessori (*non* i proprietari) di fondi civili e rustici, siti entro i confini della parrocchia. La grande importanza amministrativa ed economica che l'assistenza legale dei poveri ed i mezzi finanziari da essa richiesti andarono tosto assumendo, ebbero per effetto di accentrare nella *vestry* (parrocchia) altri interessi ed altre mansioni d'ordine amministrativo generale (l'illuminazione pubblica, la polizia, la viabilità

locale) e di fare della *poor rate* la base del sistema tributario locale.

Le corporazioni municipali vennero a tal segno meno a quelli che sarebbero stati i loro doveri di ordine amministrativo, incorsero in tale discredito che lo stesso Parlamento, man mano si andava imponendo il riconoscimento di alcuni pubblici bisogni, vi provvide col creare appositi enti od uffici amministrativi, *boards* (uffici), *guardians* (guardiani), *overseers* o *surveyors* (ispettori), *commissioners* (commissari). E così si ebbero nella stessa città, oltrechè i *guardians* od *overseers* della *poor law*, *commissioners* per le strade, *commissioners* per la pavimentazione e la fognatura, *commissioners* per l'illuminazione e via dicendo.

Intanto le condizioni amministrative dei centri urbani si erano ridotte un vero *caos*, tanto più esiziale ed intollerabile in quanto, a partire dalla seconda metà del secolo XVIII, si andò svolgendo la grande industria ed erano sorti nuovi, numerosi ed importanti centri urbani.

La memoranda riforma della legge politica elettorale del 1832 consistette essenzialmente nel sopprimere i privilegi parlamentari di molti *pocket boroughs* (borghi fradici) col che si tolse di mezzo l'ostacolo principale ad una riforma degli organismi amministrativi locali. Il nuovo Parlamento istituì tosto una Commissione Reale d'inchiesta sulle amministrazioni locali, la quale compì opera altrettanto ardua quanto feconda... Basti il ricordare ch'essa

si trovò di fronte 1497 *carte* (atti d'investiture o concessioni), 708 leggi locali per singoli enti o Comuni (*private bills*), oltre una caterva di norme, privilegi, prescrizioni basate sull'uso immemoriale o la consuetudine.

Risultato dell'opera della Commissione Reale fu il *Municipal Corporations Act* del 1835 che è tuttora base dell'organizzazione dei municipi inglesi.

L'atto del 1835 si propose anzitutto di por termine all'esclusivismo delle antiche corporazioni, estendendo il diritto di voto a tutti i cittadini occupanti *in proprio* una casa di abitazione, una bottega o un negozio, i quali avessero per un triennio pagato la *poor* e la *borough rate* e residenti in un raggio di sette miglia dal centro del borgo. Non hanno diritto di voto gli stranieri e gli stessi indigeni residenti che nei dodici mesi precedenti abbiano fruito della assistenza legale ai poveri.

Agli *overseers of the poor* incombe il compilare ogni anno la lista degli elettori. Al sindaco (*mayor*) e a due assessori (*aldermen*) spetta il diritto di revisione.

Con ciò la legge del 1835 conferiva l'amministrazione dei Comuni agli abitanti che possedessero *in proprio* un'abitazione. Rimasero prive del diritto di voto le persone qualificate *lodgers*, quelle cioè che avessero in affitto una camera o fossero in pensione presso terzi.

In un secondo paragrafo la legge stabiliva: « La corporazione municipale agisce per organo del *Town*

*Council* (Cosiglio comunale) ed il Consiglio esercita tutti i diritti attribuiti dalla legge alla corporazione ». Il Consiglio si compone del sindaco (*mayor*), degli assessori (*aldermen*) e dei consiglieri (*councillors*).

La legge dava diritto al Consiglio comunale di « nominare Comitati scelti nel suo seno, in vista sia di scopi d'ordine generale, sia di scopi speciali, per l' adempimento di tutte le funzioni che, a giudizio del Consiglio, sarebbero meglio attuate da siffatti Comitati ». Tutte le deliberazioni dei Comitati devono essere sottoposte all'approvazione del Consiglio.

Infine, la legge del 1835 innovava il carattere delle corporazioni trasformandole da proprietarie in guardiane e depositarie (*trustee*) del patrimonio comunale e stabilì che i poteri conferiti alle corporazioni dovessero essere esercitati in relazione agli scopi prefissi dalla legge alle corporazioni stesse. La legge sanciva infine la libertà del commercio: dichiarazione non oziosa, attesochè non era lecito precedentemente esercitare un commercio qualsiasi senza l'autorizzazione dell'autorità municipale. In tutte le leggi municipali posteriori la libertà del commercio è stata espressamente riaffermata, e questa clausola si ritrova nelle *carte* delle città recentemente incorporate, ossia riconosciute.

Lo spazio di tempo trascorso dalla legge fondamentale del 1835 insino al 1882 è stato fecondo di molte

nuove leggi minori intese a regolare in linea generale l'amministrazione delle città. Sono stati altresì promulgati innumerevoli atti legislativi particolari (*private bills*) riflettenti città singole. Tralasciando tutta questa complessa opera legislativa che non ha diretta attinenza con le nostre note sommarie, riassumeremo la legge del 1882, che codificò nuovamente il diritto amministrativo dei centri urbani, apportando però poche modificazioni alle linee fondamentali della precedente legge generale 1835.

L'Amministrazione rimane in potere dei Consigli municipali eletti con suffragio diretto dai cittadini. I requisiti per l'elettorato non sono alterati; questo è esteso alle donne proprietarie o locatarie di una casa. Rimane ferma l'esclusione che colpiva i *lodgers*.

Dal 1882 è diventato eleggibile a consigliere ogni elettore; mentre prima l'eleggibilità era subordinata ad un censo di Ls. 1000 od alla occupazione di una casa valutata Ls. 30 agli effetti dell'estimo per le imposte dirette.

La nuova legge conferì al Consiglio municipale una molto maggiore libertà circa l'erogazione delle entrate ordinarie. Invece per l'assunzione di prestiti, la compra e vendita di immobili, occorre ai Consigli l'autorizzazione del Ministero del Tesoro o del Parlamento. È consentita la dispensa da questa autorizzazione solo per l'acquisto di terreni di superficie inferiore ai 5 acri ed occorrenti per la costruzione di edifici comunali.

Se la condizione giuridica dei municipi non ha nel suo complesso subìto che pochi cambiamenti dalla legge del 1835 in poi, l'ambito amministrativo dei Consigli

municipali si è però straordinariamente allargato, ed appunto in questa estensione delle funzioni municipali, in questa invasione del campo delle imprese private risiede il cambiamento enorme che si va svolgendo nel corso degli ultimi decenni.

Che funzioni erano dalla legge del 1835 assegnate ai municipi?... Il servizio e la estinzione dei debiti comunali, il pagamento dei salari al personale municipale, la direzione della polizia locale, l'amministrazione delle carceri. A ciò si restringevano le attribuzioni dei municipi, e la diffidenza del legislatore a loro riguardo traspariva in quasi tutti gli articoli della legge. Oggidì l'attività dei municipi abbraccia i campi più disparati, invade la vita del cittadino sin nell'intimità delle pareti domestiche; provvede al soddisfacimento di bisogni di ogni specie, che 50 anni addietro sarebbero stati compito esclusivo degli industriali e commercianti privati.

All'infuori della legge 1882 sulle *Municipal Corporations*, parecchie leggi generali, e fra queste segnatamente il *Public Health Act* del 1875 (legge sull'igiene pubblica) l'*Education Act* del 1902 conferivano ai municipi estesi poteri. Il *Public Health Act* del 1875 è sotto ogni aspetto il più ragguardevole, come è il più voluminoso, contando 343 articoli, che occupano 152 pagine dello *Statute Book* (raccolta generale delle leggi).

È in virtù dei *Public Health Act* che i Consigli municipali hanno le funzioni di autorità sanitarie, nominano un ufficiale sanitario ed ispettore col mandato di rilevare quanto può turbare l'igiene o la tranquillità pubblica; devono provvedere alle fognature ed alla salubrità delle abitazioni; curare il trasporto delle immon-

dizie e l'inaffiamento del suolo pubblico; ed hanno facoltà di assumere il servizio dell'acqua potabile *là dove non esiste una compagnia privata che abbia ottenuto la concessione del servizio stesso.*

È ancora in virtù del *Public Health Act* che il Consiglio municipale è chiamato a statuire in ordine agli alberghi ed alle stanze mobiliate, alle abitazioni sotterranee, alla salubrità delle carni, alle malattie contagiose ed epidemiche, ai cimiteri, ai giardini pubblici, ai mercati ed ammazzatoi, alle abitazioni operaie, ecc.

È in virtù di queste leggi sull'igiene pubblica, e coll'autorizzazione del *Local Government Board* del Ministero dell'industria che il Consiglio municipale costruirà gasometri, tranvie, ecc.

Fra le altre leggi generali regolatrici delle funzioni dei Consigli municipali, leggi che bisognerebbe esporre partitamente per dare un quadro completo della loro competenza, sono da ricordare le leggi sulle tranvie, sui bagni e lavatoi pubblici, sulle biblioteche pubbliche ed infine tutto un corpo di leggi riflettenti l'assistenza agli indigenti e l'istruzione pubblica.

In riassunto, le funzioni dei municipi possono raggrupparsi sotto i capi seguenti:

1° Amministrazione della giustizia con tribunali civili e penali;

2° Organamento e direzione della polizia;

3° Gestione del patrimonio comunale e percezione dei tributi;

4° Nomina e licenziamento degli impiegati e salariati municipali;

5° Esecuzione dei regolamenti sanitari e delle leggi

sull'igiene pubblica; risanamento di regioni ed edifizi insalubri; costruzione di case operaie, ecc.;

6° Pavimentazione, illuminazione e nettezza del suolo pubblico; provvista di acqua e gas alla cittadinanza; costruzione e gestione delle fognature;

7° Edificazione e conservazione di pubblici monumenti, musei, biblioteche, bagni e lavatoi, ecc.;

8° Costruzione e gestione di porti, *docks*, canali;

9° Amministrazione delle Opere pie;

10° Controllo sull'applicazione delle norme promulgate dal Ministero dell'istruzione pubblica nelle città o nei distretti dove non esiste una speciale autorità scolastica.

Non è a credere però che ai Consigli municipali sia dato esercitare a seconda del loro arbitrio tutti i poteri sopra specificati. In alcuni casi le loro attribuzioni sono obbligatorie (*mandatory*), in altri semplicemente facoltative (*permissive*). I Consigli municipali debbono, per avere una sanzione alle loro attribuzioni obbligatorie, intentare azioni davanti ai magistrati, mentre il Ministero per l'interno ed altre autorità centrali godono di un potere direttamente coattivo. Prima di intraprendere l'esercizio di una attribuzione facoltativa, il Consiglio municipale deve riportare l'approvazione del *Local Government Board* sotto forma di un *provisional order* (decreto di concessione od autorizzazione provvisoria) che deve essere successivamente confermato con una legge particolare (*Provisional order Act*) del Parlamento.

Tutti questi *provisionals orders* poggiano su principii accolti in una legge generale ed il controllo sulla loro applicazione spetta in realtà ad un'autorità od ufficio

amministrativo, mentre il controllo del Parlamento non è che nominale.

Vi sono infine, come già abbiamo accennato sopra, moltissime leggi speciali, promulgate sia per Londra, sia per le maggiori città, e che conferiscono ai rispettivi Consigli municipali poteri e funzioni addizionali.

Queste leggi speciali sono denominate *Private Acts* e servono a colmare, per determinati centri, lacune delle leggi generali o a soddisfare speciali bisogni locali.

Invero, malgrado il proposito di prevenire tutte le difficoltà e di dirimere preventivamente tutte le contestazioni, proposito che rende i testi legislativi inglesi spesso prolissi e stucchevoli, il legislatore inglese non riesce meglio di quelli di altri paesi a prevedere tutte le innumerevoli e diverse fattispecie.

Se il municipio, ad esempio, si propone di procedere a sventramenti, acquistare un impianto elettrico, creare linee tranviarie, deve elaborare un progetto di legge (*private bill*), che presenta successivamente ad ognuna delle due Camere, previa una larga pubblicità a norma di quanti possono avervi interesse. Uno speciale funzionario governativo (*examiner*) verifica l'adempimento di queste formalità preliminari. Portato davanti la Camera dei Comuni, o davanti la Camera dei Lordi (le quali si ripartiscono questo cómpito), il *bill* viene preso in esame dal *Lord Chairman of Committees* (Lord Presidente dei Comitati) il quale manda a comparire i promotori del progetto, ossia un Consigliere municipale, oppure il *Town Clerk* (segretario municipale) i quali dovranno rispondere alle domande ed obbiezioni che vengano formulate. Nel contempo il Ministero competente (*Local Government Board, Board of*

*Trade* o *Home Office*) prepara una relazione sul *bill* che trasmette al *Lord Chairman* ed ai promotori del progetto.

Il *bill* è poi sottoposto all'esame di un *Select Committee* (Commissione speciale) e viene per ultimo sottoposto al ramo del Parlamento dal quale emana la Commissione speciale.

Se il Parlamento nega i poteri richiesti con tale procedura dall'autorità locale, questa deve contenersi rigorosamente entro i termini dei poteri consentiti dal Parlamento od in quelli della legge generale.

Sindaco e Consiglieri. — Esponiamo ora compendiosamente in che modo e da chi sono esercitati i poteri spettanti ai municipi. I municipi sono retti da Consigli, composti dal sindaco, dagli *aldermen* (assessori) e dai consiglieri.

Il Consiglio municipale è in Inghilterra l'autorità locale onnipotente e la supremazia sua costituisce il tratto più caratteristico del governo locale inglese. Il Consiglio municipale non esercita però controllo sullo *Schoolboard* (Consiglio scolastico), nè sugli amministratori dell'assistenza legale degli indigenti (*poor law guardians*) quindi in realtà il sistema inglese è un sistema di amministrazione locale composto di parecchi Consigli locali vicendevolmente indipendenti.

Il Consiglio municipale (*Borough* o *Town Council*) comprende due ordini di membri: i consiglieri (*councillors*) eletti dal corpo elettorale, gli *aldermen* ed il siudaco (*mayor*) eletti dal Consiglio; ma questi due ordini di persone siedono insieme nella stessa assemblea ed a questa spetta l'esercizio dei poteri municipali.

Gli *aldermen* sono nominati per sei anni dai consiglieri,

si rinnovano per metà in capo ad ogni triennio e sono rieleggibili. Gli *aldermen non sono necessariamente scelti fra i consiglieri;* ma debbono possedere i requisiti della eleggibilità a consiglieri. I consiglieri sono eletti solo per tre anni. Ogni elettore è eleggibile a consigliere. *Il sindaco è nominato annualmente dal Consiglio* ed i cambiamenti di persona sono frequenti. Il Consiglio può accordare al sindaco un assegno annuo, ma questo spesso non basta che a rifondere parte delle gravose spese di rappresentanza inerenti per consuetudine alla carica.

I poteri del sindaco non sono molto estesi. Egli presiede l Consiglio colle attribuzioni inerenti per tradizione a tale carica. Come membro del Consiglio fa parte dei Comitati, il che gli conferisce una parte importante nell'amministrazione, mentre la carica di presidente gli interdice di ciò fare nelle discussioni consigliari.

Il sindaco può convocare il Consiglio in sessioni straordinarie; non ha però diritto di *veto*, nè speciali diritti di iniziativa.

Le attribuzioni amministrative del sindaco sono ancor più indeterminate che le funzioni sue nei riguardi del Consiglio. Egli partecipa attivamente all'amministrazione in quanto è membro dei Comitati, ma non gli spetta di fronte a questi e neppure di fronte ai servizi amministrativi in generale, un potere direttivo, come non ha alcun potere speciale per la nomina del personale.

Il sindaco è d'ufficio *Justice of the peace* (Giudice di pace) durante il suo mandato ed anche un anno dopo; però nei maggiori centri urbani vi sono appositi magistrati stipendiati che compiono le funzioni giudiziarie devolute al sindaco.

L'accettazione della carica di sindaco è obbligatoria: l'eletto che declina il mandato conferitogli con una votazione regolare, è sottoposto ad ammenda.

Per una più efficace divisione del lavoro, i consiglieri si suddividono in Comitati e questi sono lo strumento od organo operativo dell'amministrazione comunale. Spetta al Consiglio il costituire quel numero di Comitati che ravvisi opportuno. Così il Municipio di Manchester conta 16 Comitati, Leeds 15, Birmingham 18. Questi ultimi sono Comitato dei bagni e giardini pubblici — degli stabili municipali — Comitato finanziario — Comitato per gli affari generali — per i mercati e per le fiere — per l'igiene — per i lavori pubblici — per la polizia e i pompieri — per il manicomio — per il gas — per l'acqua — per le biblioteche — per il museo e la scuola di arti — per l'impianto elettrico — per le tranvie — per le abitazioni — per l'istruzione pubblica — per l'assistenza agli indigenti.

In ogni ramo di servizio, ossia nell'ambito delle attribuzioni dei singoli Comitati, il disbrigo delle pratiche è affidato a funzionari stabili e stipendiati, fra cui generalmente un capo-servizio tecnico ed un capo-servizio amministrativo (*chief clerk*). A capo del servizio degli affari generali è il *town clerk* (segretario capo), personaggio importante. Il lavoro di ognuno di questi servizi è sottoposto al controllo del Comitato dei consiglieri dal *chief clerk* e dal capo-servizio tecnico. Il Comitato riassume le sue deliberazioni e proposte in relazioni al Consiglio. In seduta plenaria del Consiglio, il *presidente del Comitato presenta la relazione e ne sottopone le deliberazioni alla discussione ed al voto del Consiglio*. Per consuetudine, il rigetto delle proposte di un Comitato non provoca le dimissioni nè del presidente, nè dei membri.

## Finanze locali.

Circa l'ordinamento delle finanze locali ci restringeremo a questi sommari cenni.

Il Consiglio comunale fa fronte col *general district fund* alle spese che esso incontra quale autorità sanitaria. A questo stesso fondo sono versate tutte le somme che il municipio riscuote quale autorità sanitaria, nonchè le sovvenzioni del Tesoro, le multe, ed infine il ricavo della *general district rate*.

È questa un'imposta stabilita su ogni proprietà soggetta alla *poor rate*, ma è riscossa direttamente dal Consiglio senza il concorso degli *overseer of the poor*.

Il Consiglio municipale provvede col *borough fund* alle spese che fa quale corporazione municipale. Questo fondo è costituito dai redditi delle proprietà municipali e segnatamente dalla *borough rate*. La *borough rate* colpisce le proprietà poste nel borgo ed ha per base le estimazioni vigenti per la *poor rate*; essa è riscossa dagli *overseers of the poor* e non dal Consiglio. Il *borough fund* serve a pagare gli stipendi del personale municipale, le spese per la compilazione delle liste elettorali, la costruzione e la manutenzione degli edifici comunali, le spese di polizia ed alcune altre spese specificate dalla legge 1882.

In relazione all'ordinamento tributario locale dell'Inghilterra richiedono speciale menzione i sussidi che lo Stato è andato man mano accordando ai Comuni ed alle Contee in misura sempre maggiore e per un numero di scopi crescente.

Con il *Local Government Act* del 1888 si introdussero innovazioni e semplificazioni ragguardevoli specialmente n ordine alle attribuzioni delle Contee. In quella occasione 61 borghi, nominativamente indicati nella legge e con una popolazione non minore di 50,000 abitanti, furono dichiarati *county boroughs* e come tali vennero a costituire da soli una *administrative county*, pur continuando a formare parte della Contea in cui erano situati per ogni oggetto non compreso nella competenza della *administrative county*. La stessa legge istituì un *Local Taxation Account* nel bilancio dello Stato, conto da alimentarsi col prodotto dei diritti (e relative penalità pecuniarie) riscossi dallo Stato per licenze locali (vendita di sostanze inebrianti, licenze di caccia, licenze per i servi maschi, per le vetture, per i cani, ecc.), e da due quinti delle somme riscosse dallo Stato pei diritti sulle successioni relative a beni mobili. L'importo di detto conto doveva essere distribuito fra le varie contee in proporzione delle somme state pagate per ciascuna di esse nell'esercizio finanziario 1887 a titolo di *grants in aid of local rates* (sovvenzioni in sollievo dei tributi locali). Queste sovvenzioni erano già da tempo consentite dallo Stato per l'assistenza legale ai poveri, per le spese di polizia, per le scuole, ecc.

Nel 1890 una legge attribuì ancora agli enti locali una parte del prodotto dei diritti sugli spiriti e sulla birra. Nell'esercizio finanziario 1889-90 il *Local Taxation Account* raggiunse fr. 121,182,000, e coi sussidi pagati dal Tesoro per l'istruzione elementare] il montare delle sovvenzioni dello Stato alle autorità locali raggiunse fr. 159,212,245, somma corrispondente al 22.80 % del totale raggiunto

in quell'anno dalle imposte locali dirette che fu di franchi 698,932,174.

Nel 1906-07 la somma complessiva dei pagamenti fatti al *Local Taxation Account*, delle sovvenzioni del Tesoro e di alcuni altri pagamenti fatti alle autorità locali dallo Stato, fu di fr. 243,085,441. Questa somma, pagata all'incirca per $^{3}/_{7}$ alle autorità locali della metropoli e per il resto a quelle extra-metropolitane, corrispondeva a circa il 25.70 % del montare delle *rates*.

I tributi locali colpiscono in Inghilterra esclusivamente la proprietà immobiliare e non nella persona del proprietario, ma bensì dell'*occupier*, ossia occupante. Col sistema largamente diffuso in Inghilterra di affitti del suolo per un periodo talvolta di 99 anni, e ciò più specialmente nei centri urbani, questa particolarità della legge, che *ab antiquo* colpisce l'*occupier* e non il proprietario, riveste vie maggior importanza.

Antica e viva è in Inghilterra la discussione circa la giustizia del sottrarre ai tributi locali la ricchezza mobiliare malgrado il suo enorme sviluppo e di colpire colla imposta non il proprietario, ma l'occupante.

Senza intraprendere qui l'analisi della incidenza e della traslazione dei tributi locali per la proprietà rurale e per quella urbana, è da avvertire che il sempre crescente intervento dell'erario nazionale in favore delle finanze locali ha per larga parte radice appunto nel sentimento di giustizia di far contribuire anche la ricchezza mobiliare alle spese locali.

Il bilancio dello Stato è essenzialmente alimentato dalla *income tax* (imposta sul reddito mobiliare ed immobiliare) e da imposte indirette sui consumi (bevande alcooliche,

thè, zucchero, ecc.). Siccome la quota con cui i redditi mobiliari ed i consumi contribuiscono all'entrata generale dello Stato è ben maggiore di quella con cui vi concorrono i redditi della proprietà immobiliare, e poichè d'altra parte le sovvenzioni dello Stato hanno man mano rappresentato una quota sempre maggiore del montare delle *rates*, ossia sono cresciute in una ragione più rapida di quella in cui crescevano le *rates*, i redditi mobiliari ed i consumi hanno finito col contribuire alle spese locali ed ai loro aumenti in una proporzione sempre più considerevole. Si è così ottenuto, per via indiretta, una grossolana perequazione fra la ricchezza fondiaria e la ricchezza mobliliare nei riguardi delle spese locali.

Questa circostanza della crescente partecipazione del bilancio generale dello Stato a sollievo dei bilanci locali merita di essere particolarmente rilevata da noi, in relazione al problema che si agita pure in Italia di un adeguato contributo della ricchezza mobiliare alle spese locali ed in relazione altresì agli schemi che vorrebbero soppressi o grandemente diminuiti i balzelli sui consumi, segnatamente il dazio consumo nei Comuni urbani.

A parte il precedente del Belgio e della Germania, dove l'abolizione del dazio consumo non si potè attuare se non mediante largo contributo del bilancio nazionale, l'esempio dell' Inghilterra concorre esso pure a dimostrare che benanco nei paesi più ricchi e progrediti non è possibile far fronte alle sempre crescenti spese locali senza adeguati contributi dei consumi, si percepiscano questi dallo Stato mediante imposte generali o dazi di confine, oppure dagli enti locali con dazi locali.

## Gli ordinamenti amministrativi della metropoli.

L'agglomerazione urbana di Londra, con una popolazione che uguaglia oggidì circa il 10 % dell'intera popolazione dell'intero Regno Unito, ha da secoli avuto ordinamenti speciali.

L'opera dell'onor. Bertolini: *Il Governo locale inglese*, non abbraccia l'esposizione delle vicende e della particolare forma del governo locale di Londra. Appaiono quindi opportuni su questo tema brevissimi cenni, nella misura bastevole alla intelligenza del libro di Lord Avebury.

La *City* di Londra, che dell'Impero britannico è l'emporio commerciale e finanziario, vede il numero degli abitanti in essa residenti declinare costantemente. Essi sono ormai ridotti a 40,000 su un'area di Ett. 272, mentre la città di Londra, nel concetto corrente, ossia l'area amministrativa del *London County Council* abbraccia un'area di Ett. 30,234 con una popolazione di oltre 4,500,000 persone ed il territorio e la giurisdizione della Polizia metropolitana si estendono a più di 6,500,000 abitanti.

La esposizione degli ordinamenti amministrativi della *City* — con il suo *Common Council* composto di 206 rappresentanti delle antiche *gilde*, i 26 *aldermen* nominati a vita dagli elettori dei 26 rioni, il *Lord Major* eletto annualmente dal *Common Council* fra gli *aldermen* che hanno esercitato la funzione di *sceriffo* — non avrebbe che un interesse storico, illustrativo della tenacia con cui gli Inglesi conservano istituzioni antiquate e barocche.

L'amministrazione di Londra, ossia della metropoli vera e propria, che prima era affidata in modo assoluta-

mente caotico alle singole parrocchie, fu regolata con concetti unitari dalla legge 1855 sulla amministrazione metropolitana. Questa legge, lasciando impregiudicata l'autonomia ed i privilegi della *City*, conferiva i poteri amministrativi locali a 22 delle maggiori parrocchie ed a 15 distretti costituiti dal raggruppamento delle altre 56 parrocchie minori.

Un organo centrale, l'Ufficio metropolitano dei lavori pubblici, fu costituito col còmpito di proseguire le opere della fognatura generale, prima affidate a speciali Commissari, di esercitare la polizia edilizia e determinate facoltà di controllo sulle parrocchie e sui distretti. La fognatura locale, la manutenzione, nettezza ed illuminazione delle vie rimanevano affidate ai singoli corpi locali.

Colla legge 1888 per il Governo locale di Londra fu costituita la *Contea di Londra*. Questa è rappresentata da un Consiglio di Contea composto di 118 membri dei quali 4 eletti dalla *City* e gli altri in ragione di 2 da ognuna delle circoscrizioni parlamentari ed amministrative di Londra, ed è amministrata da 19 *aldermen* a cui capo sta il presidente del Consiglio della Contea. Al *County Council*, oltre i poteri spettanti ad ogni Consiglio di Contea, furono conferite le funzioni già appartenenti all'Ufficio metropolitano dei lavori pubblici, nonchè molteplici attribuzioni di revisione e controllo sulle minori autorità locali.

Una seconda legge del 1899 modificò questo stato di cose; divise Londra in 28 *distretti*, che possono considerarsi, giusta i nostri concetti, come altrettanti municipi minori con attribuzioni limitate dai poteri superiori spettanti al *London County Council*.

Ogni *borgo* o *distretto* è amministrato da un Consiglio composto di un *mayor*, di *aldermen* e di consiglieri in numero sestuplo di quello degli *aldermen*. A questo Consiglio spettano, oltre i poteri già propri delle parrocchie e dei distretti di un tempo, le mansioni già esercite dai commissari speciali per le biblioteche, per i bagni, i lavatoi, per i cimiteri, ecc. I conti di questi Consigli sono sottoposti a revisione govèrnativa. Essi hanno potere di proporre e di combattere progetti di legge d'interesse locale davanti al Parlamento.

Riassumendo questa intricata legislazione, il *London County Council* ha oggidì nelle proprie attribuzioni: la fognatura generale, le tranvie, le sponde dei maggiori corsi d'acqua, il servizio dei pompieri, i giardini e parchi pubblici, l'apertura e l'allargamento di nuove strade, la denominazione e numerazione di tutte le strade, le norme per l'allineamento ed il prospetto di tutti gli edifici, i ponti, tutti i miglioramenti stradali, le norme per il collocamento dei fili aerei di qualsiasi specie, la nettezza dei corsi d'acqua, la polizia dei teatri e ritrovi pubblici, l'istruzione tecnica, i regolamenti per i veicoli, il servizio idrico, la protezione dell'infanzia, i manicomi ed ospedali per malattie infettive, i pesi e le misure, le abitazioni operaie, nonchè molteplici minori attribuzioni di polizia.

Il *Common Council* della *City* ed i *Consigli dei* 28 *borghi di Londra* sono competenti per la selciatura, nettezza, illuminazione delle strade, per la fognatura locale, per i cimiteri, per l'applicazione delle norme sanitarie nel rispettivo territorio, e possono esercitare insieme col *County Council* alcuni dei poteri pertinenti a questo.

La legge 1899 dà facoltà al *Local Government Board* di modificare con speciali decreti le attribuzioni appartenenti rispettivamente al *London County Council*, ed ai singoli Consigli dei Borghi, coll'assenso però del County Council e della maggioranza dei Consigli dei Borghi. Infine la legge del 1899 ha conferito ai nuovi Consigli dei Borghi le attribuzioni assai importanti già spettanti per l'assistenza legale agli ispettori dei poveri nelle singole parrocchie che vennero soppressi.

Fu così trasferito ai Consigli dei Borghi il potere di stabilire e percepire le tasse locali (tassa per i poveri, tassa generale dei borghi, tassa speciale per la fognatura, tassa per l'illuminazione), le quali tutte furono unificate in una tassa sola.

A base del sistema tributario si è conservato l'imposta diretta immobiliare.

### Cenni sui dicasteri centrali con attribuzioni riflettenti le amministrazioni locali.

La storia della Costituzione inglese ci apprende che dal Consiglio della Corona (*Privy Council*) si andarano man mano staccando alcuni fra i maggiori servizi dello Stato sui quali più diretta e continua si spiegava l'azione del Parlamento e segnatamente della Camera dei Comuni, e si creò così il Ministero o Consiglio dei ministri, che abbracciava le maggiori cariche temporali dello Stato. In seno a questo si svolse poi il Gabinetto, la caratteristica tipica del governo rappresentativo inglese. Attualmente il Gabinetto annovera 20 membri e 34 altri ne conta il Mini-

stero, i quali tutti si rinnovano col succedersi dei vari partiti a capo del governo del paese.

L'ordinamento dei dicasteri centrali del Regno Unito è assai diverso da quello prevalente negli Stati continentali. Ci limiteremo qui ad accennare le caratteristiche e le attribuzioni dell'*Home office*, del *Local Government board* e del *Board of Trade*, dei quali più spesso è discorso nel libro di Lord Avebury.

L'*Home office*, costituito nel 1782, e che comprendeva in origine, oltre gli affari interni, anche quelli delle colonie ed i rapporti cogli Stati dell'Europa meridionale, ha oggidì attribuzioni prevalentemente di polizia. Così spetta all'*Home office* l'applicazione delle leggi sulle fabbriche, sulle miniere, sui manicomi, sulle prigioni.

L'*Home office*, il cui appellativo nella traduzione letterale dovrebbe essere Ministero per l'interno, differisce quindi radicalmente dal concetto che del Ministero dell'interno è accolto fra noi per tutto quanto riflette i rapporti e la sorveglianza sugli Enti locali.

Il *Local Government Board*, creato con legge del 1871, è in realtà un Ufficio o Commissione che comprende parecchi membri del Gabinetto ed ha un suo proprio presidente (attualmente John Burns, il noto *leader* del partito radicosocialista). Questo dicastero ha nelle proprie attribuzioni tutta la materia importantissima dell'assistenza legale dei poveri, quella non meno rilevante delle leggi sanitarie, nonchè il controllo, *in conformità a molte leggi speciali*, delle autorità locali. Tale azione è però assai diversa da quella che il Ministero per l'interno spiega in Francia, in Italia ed anche in Germania; basti l'avvertire in proposito che manca in Inghilterra una gerarchia di rappre-

sentanti nelle minori circoscrizioni territoriali del potere centrale, quale è costituita dai prefetti o sottoprefetti. Laonde l'intervento del *Local Government Board* per preventiva autorizzazione o per successiva approvazione o per revisione dell'operato degli enti locali, non si compie come negli Stati continentali in via sistematica, ma bensì soltanto in applicazione di determinate specifiche prescrizioni di legge.

Il *Board of Trade*, infine cumula le attribuzioni che spettano presso noi al Ministero per l'agricoltura, l'industria ed il commercio e gran parte di quelle esercitate dal Ministero dei lavori pubblici.

## Le municipalizzazioni e gli ordinamenti municipali in Germania (1).

In Germania, più che in qualsiasi altro paese d'Europa, si è nel corso degli ultimi decenni andato accentuando il fenomeno dell'*urbanesimo*. Lo dimostrano poche cifre.

Dal 1850 al 1900, mentre la popolazione delle campagne è rimasta stazionaria, quella dei centri urbani è salita da 9 a 30 milioni.

Dal 1871 al 1885, le città di centomila abitanti ed oltre si sono raddoppiate, e nel quinquennio dal 1900 al 1905 sono salite da 33 a 41 con una popolazione complessiva di 11,500,000 abitanti.

---

(1) Cfr. SCHULZE prof. H.: *Das Staatsrecht des Königreichs Preussen*, vol. II, parte 2ª. della Raccolta edita dal prof. MARQUARDSEN: *Handbuch des oeffentlichen Rechts*. Tübingen, 1883. - PREUSS H.: *Die Entwickelung des Deutschen Städtewesens*, vol. 1, Teubner. Lipsia. 1906.

Nel solo quinquennio 1901-905 cinque città aumentarono dal 26 al 66 %, venti dal 15 al 25 %, dodici dal 10 al 15 %, sedici dal 5 al 10 %.

La municipalizzazione dei servizi industriali si è pure svolta in Germania durante l'ultimo quarto di secolo con intensità notevolissima.

In proposito raccoglie dati eloquenti l'eccellente *Annuario delle città tedesche* (1) che si pubblica da 14 anni col concorso di persone versate nella pratica amministrativa e nelle discipline economiche, e che illustra le condizioni di tutte le città con popolazione superiore a 50,000 abitanti.

Ad esempio, di 58 città, soltanto tre non hanno ancora acquedotto municipale, e in sole 10 il gasometro è ancora in possesso di Società private.

Quanto agli impianti di illuminazione elettrica, essi sono pure in grandissima parte municipalizzati; alcuni però, e fra questi quelli di città importanti come Charlottenburg, Lipsia, Mannheim, sono dati in affitto a Società private.

La copiosa letteratura economica tedesca non annovera sin qui un'opera che, con criterio sintetico e riassuntivo, analizzi le risultanze industriali ed economiche delle aziende industriali municipalizzate, però, a giudicare dalle pubblicazioni che tratto tratto vedono la luce nella stampa periodica, queste risultanze non sono in complesso soddisfacenti e non riscuotono le lodi dei competenti.

Nel 1903 ebbe luogo a Dresda la prima « Esposizione dei municipi tedeschi », che formò oggetto di una splen-

(1) Editore W. G. Korn, Breslavia.

dida pubblicazione illustrata, curata dal prof. Roberto Wuttke (1).

Il dottor Wiedfeldt, assessore municipale, che stese il capitolo riassuntivo sulle « aziende industriali municipali », scrive: « Vi hanno impianti e servizi che un municipio deve esercire direttamente per ragioni molteplici, sebbene non possano mai coprire le proprie spese. Entro la cerchia dell'amministrazione municipale quale proprietaria e intraprenditrice di tutte queste diverse aziende, profitti e perdite si compensano (?). Solo pochissime fra le città tedesche ricavano dal complesso delle loro aziende industriali un profitto al saggio normale vigente per le imprese private. La gran maggioranza deve ripienare disavanzi rilevanti. Non potrebbero quindi esercire impianti molteplici che pur son necessari, se non avessero modo di ricavare da altri servizi municipali le somme occorrenti.

« Se si esaminano le aziende municipali individualmente e non nelle loro risultanze complessive, i loro sopravanzi di gestione stanno notevolmente al di sotto di quelli delle imprese private. Nel 1900 il capitale investito negli acquedotti municipali fruttava meno del 2 % in 10 città, dal 2 al 4 % in 11 città; in 6, dal 4 al 6 %, più del 6 % in 14. Una città accusava una perdita annuale corrispondente all'1.3 %, un'altra al 2.2 % del capitale investito.

« Per le industrie nuove non ancora canonizzate dall'esperienza, come ad esempio per gli impianti elettrici

(1) In 2 vol., il 1° testo, di 892 pagg., il 2° tavole, di pagg. 455 grandi. Editore Fried. Brandstetter, Lipsia. 1904.

durante gli ultimi 15 anni, sono pur sempre le imprese private che la fanno da pioniere.

«I municipi tedeschi, all'infuori di pochissime eccezioni, ad es. Metz, sono rimasti spettatori dell'esperienza delle imprese private prima di risolversi ad impianti elettrici municipali. Naturalmente oggi i municipi sogliono però di regola stipulare nell'atto di concessione clausole che permettono la municipalizzazione delle aziende private contro un adeguato corrispettivo, nonchè una partecipazione negli utili».

Quanto al prezzo del gas dei gasometri municipali, esso, giusta l'*Annuario* sovracitato, oscilla fra un massimo di 23 ed un minimo di 12 *pfennig* (1) per m. c., prezzo elevato se si consideri la vicinanza dei giacimenti carboniferi della Slesia e della regione renana, la facilità di trasporto che per i carboni inglesi offrono a gran parte del paese la prossimità del mare e le vie di navigazione interna.

A Torino, mercè la concorrenza di due Società private, si ha il gas a 12 *centesimi di lira* per m. c.

Anche in Germania, come in Inghilterra, il totale dei debiti municipali e la misura dell'aumento loro negli ultimi decenni incutono preoccupazioni.

Se nei riguardi strettamente economici e finanziari la linea di condotta seguìta dalla grande maggioranza dei municipi tedeschi non ha verosimilmente dato frutti migliori delle municipalizzazioni inglesi, essa ha però nel complesso conseguito copiosi vantaggi d'altro ordine,

(1) Il *pfennig*, o centesimo di marco, equivale a centesimi di lira 1.235.

ed assicurato generalmente un lodevole svolgimento dei servizi pubblici.

Laonde l'esempio della Germania è fra i maggiori argomenti dei fautori delle municipalizzazioni in Italia.

Ma così profondamente diversi sono gli ordinamenti politico-amministrativi, lo spirito o «l'ambiente» pubblico nei due paesi, da togliere, secondo noi, pressochè ogni valore a tale argomento nei riguardi dell'Italia, e di ciò è bene dare succinta dimostrazione.

È cosa ardua tracciare con pochi tratti un' immagine compendiosa e chiara degli ordinamenti amministrativi locali degli Stati componenti l'Impero germanico.

La Costituzione dell' Impero (1871) non contempla in guisa alcuna questa materia, riservata integralmente all'autonomia dei singoli Stati.

Il Regno di Prussia ha esso da solo una ventina di ordinamenti comunali. Questi differiscono da Comuni rurali a Comuni urbani, da maggiori a minori Comuni urbani, da regione a regione, a seconda del loro passato storico. Così le provincie orientali si risentono della prevalenza che colà ebbe, ed in parte ancora conserva nelle leggi e nei costumi, il feudalesimo agrario, mentre nelle provincie occidentali permane l'influenza del periodo in cui furono soggette all'impero napoleonico.

Agli Stati incorporati nel 1866 al Regno di Prussia (Regno di Hannover, Ducato di Assia-Cassel) fu conservata la loro speciale legislazione amministrativa, spesso più liberale di quella dello Stato prussiano.

Nel 1872 e 1875 la Prussia promulgò due leggi organiche (*Kreisordnung* e *Provinzialordnung*) che diedero assetto ai circoli (o circondari) ed alle provincie, ***limi-***

*tatamente* però alle sei provincie orientali del Regno ed al piccolo Principato di Hohenzollern.

L'unica riforma organica estesa a tutta la monarchia fu l'ordinamento della giustizia amministrativa. E ben può dirsi che la sola parte del diritto pubblico amministrativo lasciata intatta dal 1870 in poi si fu appunto la costituzione dei Comuni, sia rurali, sia urbani.

Per quanto riguarda il nesso fra gli ordinamenti comunali e le aziende industriali municipali, basterà porre in luce alcune fra le più salienti caratteristiche condivise da pressochè tutti i Comuni del Regno di Prussia.

L'elettorato amministrativo è retto dal *Drei-Classen-Wahlsystem*, creato da una legge del 1853, a base esclusivamente di censo.

Ecco in che consiste questo sistema delle tre classi.

La somma totale dei contributi diretti pagata in un dato Comune viene divisa in tre parti uguali, e da una certa tassa minima in su si costituiscono le tre classi di elettori mettendo insieme tanti contribuenti che rappresentino un terzo dell'imposta totale. Berlino, ad es., con quasi due milioni di abitanti, avrebbe avuto nel 1900, secondo la legge del 1853,

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| una $1^a$ classe | di elettori | in numero | di | 578 |
| » $2^a$ » | » | » | » | 7,639 |
| » $3^a$ » | » | » | » | 324,352 |

ed ognuna di queste classi avrebbe nominato un terzo dei rappresentanti municipali.

Ad attenuare questo sistema eminentemente plutocratico, una legge del 1900 prescrisse il così detto *Durchschnitt* (*la media*). Si forma cioè la media *pro capite* del totale delle imposte: chi la supera non appartiene più alla

terza classe, ma alla classe superiore. Così la terza classe riesce alquanto meno numerosa, e le due classi superiori. ad ognuna delle quali spetta la nomina di un terzo dei rappresentanti, abbracciano maggior numero di elettori.

In virtù di detta riforma Berlino nel 1900 annoverava nella prima classe 1446 elettori, nella seconda 26,705, nella terza 304,418.

La prima classe veniva così quasi triplicata, la seconda quadruplicata.

È da rilevare siccome assai sintomatico che le tre città libere di Brema, Lubecca ed Amburgo, costituenti Stati autonomi, in cui il governo politico generale si confonde con quello locale, sono andate ultimamente restringendo assai l'estensione del diritto elettorale. Così Brema divide il corpo elettorale in 8 classi con criteri di censo, capacità. residenza (urbana o suburbana). Lubecca, che sino al 1903 aveva il suffragio diretto ed uguale di tutti i cittadini, li ha ripartiti in due classi: la prima, comprendente i contribuenti con un reddito da M. 2000 in su, nomina 105 rappresentanti; la seconda, abbracciante tutti i cittadini con un reddito inferiore, non elegge che 18 rappresentanti.

In Amburgo la Camera elettiva era nominata per un quarto dai *notabili* (cittadini che avessero rivestito cariche pubbliche, membri della Camera e del Tribunale di commercio, ecc.), per un quarto dai proprietari fondiari, e per metà mediante suffragio universale di tutti i cittadini. In virtù di legge del febbraio 1906, la nomina della seconda metà della Camera elettiva è stata devoluta a due classi di elettori: la prima che nomina 48 rappresentanti, composta dei cittadini compresi da cinque anni

nei ruoli delle imposte con un reddito superiore a M. 2500, la seconda che nomina solo 24 rappresentanti, composta dei cittadini compresi da quattro anni nei ruoli delle imposte sul reddito con un contingente fra M. 1200 e 2500.

* * *

Non meno profonda ed importante è la differenza fra gli ordinamenti amministrativi dei municipi germanici e quelli di Francia, Inghilterra ed Italia, per quanto *riflette il potere esecutivo nel Comune.*

La sovranità nell'amministrazione comunale spetta in quei paesi al Consiglio. Il sindaco è capo dell' amministrazione comunale ed al tempo stesso ufficiale del Governo (1). Questa seconda qualità, che nella legislazione francese prevale su quella di rappresentante e capo della cittadinanza, tende invece, almeno in Italia, a passare in seconda linea, come lo dimostra il fatto che la nomina spettante al Governo è stata da un Ministero moderato trasferita per tutti indistintamente i Comuni al Consiglio municipale (2).

Le nostre amministrazioni municipali grandi e piccole si vanno quindi modellando a somiglianza del governo politico del paese in cui i capi del potere esecutivo, i ministri, il Gabinetto, dipendono praticamente dalle mutevoli maggioranze parlamentari.

Spettacolo completamente diverso ci offre la Germania sia nel governo politico dove i ministri, non solo di nome ma anche di fatto, derivano la nomina e la permanenza

---

(1) Art. 138 nostra legge comunale 1898.
(2) Leggi 30 dicembre 1888 e 29 luglio 1896.

nell'ufficio dalla volontà del Sovrano, ma altresì nelle amministrazioni comunali.

Richiamato qui quanto si è sopra accennato circa la molteplicità e disparità delle norme legislative sulla costituzione dei Comuni nelle varie parti del Regno di Prussia, rileveremo soltanto che due sistemi fondamentali vi prevalgono per quanto riflette il potere esecutivo municipale.

Nella provincia renana, già soggetta all'Impero napoleonico, è sopravvissuto il sindaco unico, rappresentante della cittadinanza e investito del potere esecutivo municipale.

*Accanto*, meglio che *sotto* al sindaco, coadiuvato talvolta da un vicesindaco, i servizi municipali sono in modo permanente divisi ed organizzati in vari rami. Ad ognuno di questi è preposto un *Beigeordneter* (aggiunto od assessore, letteralmente l'*adjoint* francese) o *Stadt-rat* nominato dal Consiglio municipale, ma che è spesso un vero e proprio funzionario, scelto all'infuori degli eletti della cittadinanza con riguardo ai suoi titoli di cultura tecnica e giuridica, retribuito con assegni vistosi, nominato per un periodo di tempo che varia dai sei ai nove o dodici anni, non removibile altrimenti che per mancanze ai suoi doveri d'ufficio. Il sindaco (*Bürgermeister*) e questi suoi collaboratori permanenti (*Beigeordnete* o *Stadt-räthe*) devono essere confermati dal Governo.

Frequente è in Germania il caso di *bürgermeister* rimasti in carica dieci, venti e più anni. Questa circostanza ed il reclutamento in base a criteri *tecnici* dei preposti ai servizi municipali spiegano in larga misura lo sviluppo

*organico*, sapiente di cui molte fra le maggiori città tedesche hanno dato e danno esempi ammirevoli.

Non priva di significato è la circostanza che i nostri Consigli municipali sono in Germania chiamati *Stadt-Abgeordneten Versammlung* (assemblea dei rappresentanti della città), mentre il vocabolo *Stadt-rat* (letteralmente, Consiglio municipale) significa il collegio esecutivo composto nel modo sovra indicato, oppure, adoprato nel senso *singolare*, denota non già il nostro « consigliere municipale », ma l'assessore od anche l'ufficiale municipale dirigente un ramo di servizio.

Nelle antiche provincie prussiane il potere esecutivo municipale spetta, invece che ad un sindaco assistito da uno o più collaboratori permanenti, ad un corpo collegiale, *Magistrat*, eletto dall'assemblea dei rappresentanti della città, coi criteri e le modalità esposte precedentemente in riguardo alle provincie occidentali della Prussia.

Il *Magistrato*, i cui membri si chiamano *Stadt-räthe*, ha per capo — essenzialmente *honoris causa*, per la rappresentanza ufficiale e non per alcuna superiorità d'ufficio e di potere, quale la legge italiana e francese conferisce invece al sindaco di fronte ai membri della Giunta — un *Bügermeister* che nelle maggiori città viene qualificato di *Oberbürgermeister*, ed è normalmente il più anziano fra i membri del *Magistrato* — *primus inter pares*. Alla maggioranza del Magistrato spetta quella prevalenza che il sistema francese dà al sindaco.

I membri del Magistrato, e così il *Bürgermeister*, devono essere approvati dal Governo, ed è ancora nella memoria di molti che un *Bürgermeister*, designato dall'assemblea dei rappresentanti municipali della Capitale del Regno

e dell'Impero, benvoluto dalla popolazione, non riportò tale conferma, semplicemente perchè non era persona benevisa «in alto».

In entrambi i due sistemi, che chiameremo il sistema renano (un sindaco con più assessori) ed il sistema delle antiche provincie prussiane (un Magistrato collegiale), è invalsc l'uso, in relazione alla molteplicità ed importanza crescente delle attribuzioni municipali, di eleggere accanto agli *Stadt-räthe* di carriera (retribuiti e scelti con criteri tecnici) altri *Stadt-räthe* onorari. Questi sono per lo più reclutati fra professionisti, industriali, commercianti o funzionari a riposo, di notoria capacità e reputazione, di posizione economica indipendente.

Nello spirito della legge, i membri elettivi del Magistrato hanno una funzione essenzialmente consultiva intesa ad ottenere quella discussione concreta e serena che nelle assemblee numerose è difficile e rara; ma l'allargarsi delle attribuzioni municipali ha fatto sì che da due decenni agli assessori elettivi si sia venuto assegnando, come a quelli di carriera, la direzione effettiva di un servizio o reparto amministrativo.

Nel 1904 il *Magistrato* di Berlino comprendeva 17 membri o *Stadt-räthe* di carriera, cioè stipendiati, ed ugual numero di onorari (non retribuiti). La proporzione era rispettivamente di 12 e 15 a Breslau, 11 ed 11 a Colonia e Düsseldorf, 8 e 9 ad Hannover, 17 e 20 a Monaco.

Importante è il fatto che nei maggiori Comuni i servizi più rilevanti ed onerosi si vanno sempre più affidando, nello stile inglese, a Commissioni *permanenti*, composte, oltrechè di membri (retribuiti o no) del potere esecutivo municipale, *anche di cittadini* designati dal potere ese-

cutivo medesimo insieme coll'assemblea dei rappresentanti e non retribuiti.

All'assemblea dei rappresentanti cittadini, oltrechè l'elezione degli *Stadt-räthe*, spetta l'approvazione dei bilanci, il voto delle imposte, la manifestazione di desiderii, ecc., ma non spetta tampoco, così come accade fra noi, la nomina di alcuna parte del personale municipale.

In complesso, e per quanto si attiene al tema della nostra indagine, è chiaro come la costituzione oltremodo restrittiva del corpo elettorale e l'organamento del potere esecutivo municipale sottratto praticamente non solo alle influenze del maggior numero, ma anche alla mutabilità inevitabile delle assemblee, costituiscono in Germania una salvaguardia potentissima contro i pericoli e i danni che si accompagnano alle aziende municipali in Inghilterra ed in Italia, dove impera invece nell'amministrazione dei Comuni un largo sistema democratico.

Oltre queste particolarità d'indole legislativa e costituzionale, conviene poi tener ben presente l'indole germanica, la cui caratteristica più spiccata e profonda è un congenito spirito ed abito di disciplina, e la storia politica e costituzionale di quel paese. Invero la monarchia prussiana del secolo XVIII ha incarnato nella maggior possibile misura la massima: «Tutto per il popolo, nulla col popolo ». Tutte indistintamente le funzioni di ordine pubblico, generale e locale, le più importanti come le meno rilevanti, erano affidate ad una gerarchia di funzionari governativi, funzionari di carriera (*Beamten-stand*), senza partecipazione alcuna dei cittadini.

Spiccatissima caratteristica della Germania è precisamente questo *Beamten-stand* (ordine o ceto dei funzio-

nari); esso è al tempo stesso un' istituzione politico-giuridica ed una classe o ceto sociale, e rappresenta, nel passato prossimo come nella vita contemporanea della Germania, una delle forze più vive e più potenti.

L'ammissione nella carriera, gli avanzamenti, gli stipendi, sono disciplinati da norme prestabilite su cui nulla può l'arbitrio di ministri od il capriccio di maggioranze; il reclutamento si compie fra gli elementi più scelti e colti della società, in larga parte fra persone ricche od economicamente indipendenti, mentre gli emolumenti sono di per sè bastevoli ad assicurare una vita comoda e decorosa.

Altissimo è il sentimento della dignità dell'ufficio, o, se vogliasi, del corpo cui appartengono, nei funzionari d'ogni grado, non meno che negli ufficiali dell'esercito; mentre la maggiore coltura e la diversità delle occupazioni e dell'ambiente smussano quanto nel corpo degli ufficiali germanici può esservi di soverchiamente esclusivo.

Concludendo, l'esempio delle municipalizzazioni germaniche non può in nessuna guisa venir addotto a sostegno di uguali istituzioni nei nostri paesi latini; anzi, a rigore, conviene dire che il successo, se non economico, sociale, delle aziende industriali dei municipi tedeschi, si ritorce contro consimili sistemi fra noi, postochè vi hanno fuori di dubbio largamente contribuito fattori, istituzioni, garanzie, che presso noi fanno totalmente difetto.

## La Legge italiana 29 marzo 1903 sulla assunzione diretta dei pubblici servizi da parte dei Comuni

(*Appunti critici*).

§ 1.

Dalla statistica allegata alla relazione colla quale l'on. Giolitti, ministro dell'interno nel Gabinetto Zanardelli, presentava l'11 marzo 1902 alla Camera il suo disegno di legge per l'assunzione diretta dei pubblici servizi da parte dei Comuni, si rileva che di questi già 151 provvedevano direttamente ad acquedotti o pozzi artesiani, 171 a macelli, 20 a lavatoi, 12 a bagni, altrettanti ai trasporti funebri. 3 alla nettezza pubblica.

Il nostro esame non si estenderà a tutti questi servizi; esso avrà per oggetto soltanto la *municipalizzazione dei servizi industriali*.

Invero, gli acquedotti assumono bensì spesso una importanza ragguardevolissima per le finanze comunali, ma le considerazioni di ordine finanziario non possono non essere subordinate alle esigenze supreme, morali, sociali e benanco economiche, della salute dei cittadini tutti, delle generazioni presenti e di quelle avvenire.

Di più, anche là dove per l'acqua potabile apparisca disputabile la preferenza data all'esercizio diretto municipale sulla concessione ad imprese o Società private, non ci troviamo di fronte ad una impresa industriale, vera e propria, dell'Ente pubblico. Difatti

per gli acquedotti il capitale irrevocabilmente investito nell'impianto è, di regola, senza confronto maggiore del capitale che deperisce e deve rinnovarsi (capitale circolante, macchinari); minimo è l'impiego di personale; minima la possibilità e l'alea di trasformazioni tecniche o di concorrenze sopravvenienti; e per tutte queste ragioni lunghissimo può essere il periodo di ammortamento. Infine, l'acqua essendo per tutti elemento di primissima necessità, può essere plausibile di applicare prezzi diversi a seconda del consumo e dei consumatori, agevolando con tariffe di favore la massa dei piccoli utenti, mentre è pure facile al Comune di graduare il prezzo dell'acqua così da ricavarne proventi complessivi corrispondenti al fabbisogno finanziario dell'impresa. Che se questa, soddisfacendo alle esigenze sanitarie, riuscisse poco rimunerativa o benanco passiva, sarà lecita la critica circa la maggiore o minor saggezza delle opere nei riguardi tecnici, ma niuno vorrà oggi trarre da questo campo argomenti contro le municipalizzazioni industriali che sono di ben diversa natura.

Altrettanto è a dire dei pubblici macelli. Per l'esercizio municipale dei macelli sono considerazioni determinanti: la salvaguardia della salute pubblica, la comodità fiscale nel riscuotere un'adeguata tassa di macellazione ed il dazio sulle carni.

Affine è il caso dei mercati pubblici che in Inghilterra formarono in epoca ancora recente oggetto di concessioni a privati, come un tempo presso di noi i diritti di forno banale e simili, mentre invece in Italia l'esercizio dei mercati fu di regola annoverato sempre fra le attribuzioni dei Comuni, per il governo dell'annona, la vigilanza sulla salubrità delle derrate e per il cespite finanziario che comodamente se ne ricava.

Nei lavatoi e nei bagni pubblici — a tacere della irrilevanza del capitale d'impianto e d'esercizio — è manifestamente prevalente un intento di igiene e di educazione pubblica.

Il servizio municipale delle affissioni si giustifica ampiamente con la tutela dei criteri estetici e morali e la difesa contro metodi di *réclame* americaneggianti, doppiamente odiosi in paesi che hanno patrimonio e tradizioni di arte. Questi postulati e la convenienza di ottenere a prezzi di locazione assai ridotti gli spazi destinati alla pubblicità murale, rimediando così a spese dei proprietari dei fabbricati la poca abilità ed intraprendenza di consimili aziende municipali, hanno a plausibile corollario il *monopolio* comunale nel servizio delle affissioni.

L'esercizio municipale dei trasporti funebri si può legittimare, oltrechè per ragioni d'igiene e di ordine pubblico, col plausibile intento di procurare ai poveri sepoltura decorosa senza aggravio dei bilanci comunali, mettendo a contributo quanto — pur di fronte alla morte, la suprema e la sola vera uguagliatrice tra gli uomini — vanità o consuetudine impone ai ceti abbienti.

L'esame nostro sarà circoscritto alle imprese municipali « industriali » in senso vero e proprio quelle, cioè, in cui l'Ente pubblico si propone di creare beni economici (gas, energia elettrica), o di prestare servigi (trasporti) con intento commerciale ossia di lucro, che è quanto dire quelle aziende che hanno ad oggetto quanto può essere e normalmente è assunto dalle imprese private e debbono quindi, come queste, sottostare razionalmente alla legge del minimo mezzo e del massimo effetto utile nei riguardi sia del costo, sia del ricavo.

Che se ad alcune di queste imprese industriali municipali non sia estraneo uno scopo di servizio pubblico (p. e. l'illuminazione stradale) o d'indole sociale (p. e. facilità di trasporto per gli abitanti alla periferia, provvista di energia a buon mercato alle industrie grandi o piccole) chiaro è però che siffatti intenti rivestir debbono agli occhi della critica carattere secondario, *accessorio*, in quanto si potrebbero conseguire ugualmente colle imprese industriali private, semplicemente col sottoporre queste ad opportune discipline negli atti di concessione.

§ 2.

La critica della Legge, in una parte essenziale, non può andar disgiunta da indagini sulla genesi sua.

La discussione da cui quella Legge nacque fu nei due rami del Parlamento ampia e solenne, ed assurse talvolta, specialmente nel Senato, a grande elevatezza. Le relazioni ministeriali, quelle delle due Commissioni, i processi verbali delle sedute occupano ben 629 fitte pagine degli Atti parlamentari.

Non pochi e non irrilevanti servizi pubblici di assai varia indole erano già prima del 1902 stati assunti da municipi, sotto la semplice egida della legge comunale che non contemplava *ex professo* questa materia.

Appariva perciò saggio disciplinare tale stato di cose con norme più precise e sicure ed approntare ai Comuni, per il legittimo svolgimento della loro legittima attività, agevolezze finanziarie da parte del Governo centrale che col sistema tributario e col larghissimo assorbimento del risparmio nazionale aveva indubbiamente la responsabilità maggiore nelle disagiate condizioni fatte agli Enti locali.

Questi plausibili concetti furono gagliardamente affermati dal ministro, il quale non ristò dall'accentuare che la Legge si dovesse considerare come primo tentativo in un campo nuovo ed arduo mentre il tempo e l'esperienza vi avrebbero gradatamente suggerito emendamenti e migliorie. Non può neppure negarsi che in quel giro di tempo l'opinione pubblica italiana quale si manifesta precipuamente ad opera d'una stampa e di rappresentanti politici troppo spesso destituiti di competenza positiva e di esperienza fattiva, si era, dietro la spinta dei partiti estremi e di scrittori dottrinali, chiarita favorevole all'assunzione benanco dei servizi industriali da parte degli Enti pubblici, vedendo in ciò un correttivo ai lucri ritenuti spesso eccessivi ed alle insufficienze delle private società concessionarie. Il malcontento del Paese per il cattivo servizio ferroviario, sebbene questo fosse in larga misura cagionato dall'imprevidenza dello Stato proprietario delle maggiori reti e dal contegno suo disforme dai criterii cui un contraente cointeressato nell'esercizio avrebbe dovuto ispirarsi secondo ragione ed equità, ha certo rinfocolato il favore popolare per le municipalizzazioni.

E così la legge 29 marzo 1903, oltrechè a criteri ed esigenze amministrative, rispose pure indubbiamente all'intento politico di assecondare, nel tempo stesso, le tendenze popolari e le aspirazioni degli scrittori statolatri.

Il testo proposto dalla Commissione della Camera, quello tradotto nella Legge, segnano, specie per le norme di riscatto delle concessioni esistenti, miglioramenti notevoli sulle primitive proposte ministeriali. Si accolsero così — e fu bene — gli ammonimenti dell'esperienza, le osservazioni degli uomini pratici che

in Italia troppo spesso rimangono passivi od inascoltati di fronte all'opera del legislatore.

Il professore Angelo Majorana, relatore alla Camera, molti oratori, in maggioranza professori, funzionari, avvocati, sfoggiarono vasta dottrina, eloquenza smagliante, come dal canto suo il ministro nel sostenere la discussione lunga, intricata ed accesa mostrò non solo piena conoscenza di tutti i congegni ed elementi di fatto dell'amministrazione, ma un lucido e coerente senso pratico.

Dai lunghi dibattiti, tali nel complesso da onorare qualsivoglia assemblea legislativa, si sprigiona però l'impressione che a tutti quei valentuomini faceva difetto, salve poche eccezioni, la nozione netta e viva di quanto è, deve essere, non può non essere, un'industria.

E ciò spiega come trovarono poco ascolto le osservazioni e proposte più consone alla realtà, formulate da alcuni oratori.

Nella relazione ministeriale, stesa da un funzionario indubbiamente colto, ma navigato fra libri e pratiche assai più che fra uomini e cose, sono da rilevare proposizioni come le seguenti:

« Riduzioni di prezzi, profitti per i Comuni, sono i « due vantaggi massimi della municipalizzazione. « Essi si verificano quasi costantemente nelle industrie « esercitate direttamente dai Comuni italiani, ed in « misura assai notevole in Inghilterra ed in Germania.

« L'esercizio comunale non è un pericoloso esperi« mento: non importa un temibile rischio a cui ven« gano esposti i contribuenti.

« Innovazioni tecniche fondamentali non sono da « prevedersi a breve scadenza ed in ogni modo i Co« muni sono in grado di attuarle e sopportarle. I Co« muni inglesi che esercitano le tranvie, non furono

« meno sollecita delle società private nel passare dalla « trazione a cavalli alla trazione elettrica.

« Nei Comuni inglesi, in seguito alla municipalizzazione dei servizi, crebbe notevolmente il debito « locale, ma non crebbe per questo il titolo d'imposta, « giacchè sono i redditi stessi delle industrie che ivi « servono al pagamento degli interessi ed alla estinzione dei prestiti, lasciando inoltre largo margine di « profitto.

« I progetti di municipalizzazione hanno un lato « industriale, finanziario, facilmente comprensibile a « tutti i cittadini: non coinvolgono necessariamente « appassionanti questioni politiche; interessano i singoli, sia come contribuenti, sia e più come necessari « consumatori, troppo direttamente, perchè il voto « popolare possa non essere, come esser deve, cosciente « e sereno.

« I patrimoni o fondi di esercizio delle aziende si « costituiscono ordinariamente con mutui per la cui « estinzione vengono adoperati in primo luogo i pro« dotti annui delle aziende medesime. Il di più, gene« ralmente cospicuo, va, di solito, in detrazione delle « imposte locali... ».

Il libro di Lord Avebury ha fatto giustizia per l'Inghilterra delle affermazioni della relazione ministeriale destituita di sano spirito critico, priva di quella pietra di paragone che solo la diretta visione della realtà e l'esperienza possono dare.

Quanto agli Stati Uniti nord-americani, la stessa relazione non rileva le ragioni per le quali gli acquedotti municipali non possono nè devono porsi a paro delle imprese propriamente industriali, quali il gas e l'illuminazione elettrica. Essa ignora pure come, in realtà, all'infuori degli acquedotti, i servizi pubblici

erano e sono in quel paese, per la massima parte, affidati all'industria privata e crede, contrariamente al vero, che siavi colà una vigorosa tendenza alla municipalizzazione. La concessione e l'esercizio di tali servizi non meno che ogni ramo di pubblico servizio (lavori pubblici, polizia, ecc.) ha dato luogo negli Stati Uniti ad abusi e concussioni scandalose: ma di ciò la causa è da ricercare nel fenomeno più generale che, per fattori e circostanze molteplici, le amministrazioni dei maggiori municipi vengono lasciate a clientele e camorre largamente e saldamente organizzate. L'opinione pubblica reclama anzichè gli esercizi municipali, norme e tutele nella concessione dei pubblici servizi alle imprese private.

Ancora per gli Stati Uniti, la relazione ministeriale riferisce che nell'industria del gas « il prezzo di vendita « e ben anco il costo, è costantemente inferiore agli eser- « cizi diretti comunali ». Ma non rileva che tali corollarii — non solo ai pratici, ma ben anco a qualsiasi intelligente studioso delle discipline economiche — non possono apparire concludenti in presenza del fatto che la statistica allegata alla relazione comprende 951 gasometri privati e solo 14 impianti pubblici, con una proporzione percentuale di 98.55 per i primi, di soli 1.45 per i secondi. La fragilità ed insufficienza della base di fatto per ogni giudizio comparativo si accentua osservando che, secondo la stessa statistica, sul totale capitale investito negl'impianti, il 99.42 % spetta ai gasometri privati e solo 0.58 ai gasometri pubblici.

Così ancora per le officine elettriche; la statistica che condusse l'estensore della relazione firmata dal ministro a concludere o per la uguaglianza o per la superiorità dell'industria comunale, contempla bensì 460 officine elettriche pubbliche contro 2572 private, ma su

un totale capitale investito di 278 milioni di dollari ne spettavano, secondo la statistica stessa, soltanto 13 milioni circa, ossia il 4.64 % agli impianti municipali.

A qualunque osservatore spregiudicato doveva affacciarsi il dubbio che quei pochi e relativamente irrilevanti impianti municipali fossero sorti in condizioni speciali e particolarmente favorevoli.

Ovvio è pure il pensiero che le aziende municipali vengono di solito attuate nei centri più popolosi e sono, per ciò solo, più fruttuose, ed ancora che il semplice fatto di non avere, come le aziende private, una scadenza di concessione e di non dover contemplare l'eventualità di riscatti, permette, *caeteris paribus*, alle aziende municipali di accusare risultati *contabilmente* più lauti o di praticare prezzi più miti.

Elemento indispensabile per un retto giudizio è la conoscenza dell'*età* rispettiva delle aziende poste a confronto. Un pratico non dimentica che un impianto — municipale o no — sarà di regola più efficiente ed economico se recente, e non ignora che un'azienda acquistata di seconda mano, tanto più se era stabilita da tempo, può assai facilmente — dopo ammortite le spese generali di impianto, i rischi correlativi, ecc. — dimostrare una superiorità, più apparente però che reale, a petto d'una impresa cui non siano toccate consimili vantaggiose mutazioni di proprietari.

Neppure si possono seriamente giudicare i meriti tecnici e finanziari di un'azienda senza considerare come sia assicurata ed a qual punto si trovi la restituzione o la ricostituzione dei capitali in essa investiti (servizio dei debiti, rimborso del capitale azioni).

Di tutti questi ovvi concetti e criteri non è traccia nella relazione ministeriale.

§ 3.

Nel corso della discussione, alla palmare e frequente obbiezione sulle scarse attitudini dei municipi per gestioni industriali, il ministro, e con lui i fautori delle municipalizzazioni, risposero allegando il fatto che le società anonime, male governate o fallite, sono in numero ben superiore a quello dei municipi che abbiano dato esempio di cattiva amministrazione. E, pur non disconoscendo che il tornaconto individuale è il propulsore più efficace nel campo della produzione e della concorrenza economica, si affermò che fra l'amministrazione di una società anonima e quella pure collegiale di un ente pubblico non corre sostanziale divario.

Ciò è un errore grave e solo può incorrervi chi non abbia famigliarità colle società anonime.

Invero i Consigli di amministrazione di queste, sono, di regola, assai meno numerosi che i Consigli comunali o le Commissioni municipali; i loro membri vengono designati non dal suffragio popolare, ma da chi ha nella azienda un diretto interesse pecuniario. Criterio per la scelta sono le attitudini specifiche, oppure la rilevanza del capitale investito; senza confronto più lunga è, normalmente, la durata in ufficio, e la riconferma è subordinata ai risultati economici conseguiti, non a considerazioni politiche o di parte. Inoltre è risaputo che nei Consigli d'amministrazione delle Società alquanto numerosi si costituisce un Comitato, per lo più di 3 o 5 membri. È il Comitato che funge qual *propulsore* e *volante* nell'azienda.

Il successo di qualsiasi azienda dipende più che dalle norme e dai sistemi, dal valore individuale dei capi.

La municipalizzazione sarà di solito invocata ed attuata nei casi in cui l'industria privata si sia dimostrata inefficiente, cioè mal diretta: potrà accadere allora che, nel cambiamento di sistema, a capi scadenti se ne sostituiscano dal municipio altri migliori, ciò tanto più quando, nel fervore dell'iniziativa e della novità, i cittadini più capaci e volenterosi sono pronti a sobbarcarsi ad un còmpito cui si volge l'attenzione del pubblico e della stampa.

Ma questi « *episodi* » nulla provano.

Il nodo della questione è se le aziende municipali o l'industria privata abbiano maggior probabilità di reclutare e conservare dirigenti di gran valore, ed al quesito così posto non è dubbia la risposta.

Si consideri come l'industria privata non ha nell'assegnazione dei corrispettivi altro limite e criterio che la utilità delle prestazioni, e che ogni azienda pubblica è invece inevitabilmente condotta a far nelle promozioni larga parte alla semplice anzianità.

I consiglieri di amministrazione, i direttori d'una grande azienda privata vengono reclutati ovunque essi risiedano, mentre la scelta per le aziende municipali è ristretta agli elementi locali, quanto meno per gli amministratori.

È bene che un Consiglio comunale racchiuda rappresentanti di tutte le classi, ma parecchie fra queste conteranno ben poche persone in grado di partecipare utilmente alla direzione di una vasta azienda industriale, od anche solo di ben intendere e praticare quanto per ciò si richiede. La capacità amministrativa non si improvvisa, è frutto di lungo tirocinio e, salvo rare eccezioni, solo chi da tempo ha affrontato la esperienza e la responsabilità degli affari, sarà un amministratore provetto.

Si dice, ed è vero, che nelle Società anonime il controllo degli azionisti sugli amministratori è spesso vana parvenza; ma, esclusi i casi di disonestà, proposito comune degli amministratori e degli azionisti sarà pur sempre il raccogliere utili, procedendo così con parsimonia, evitando spese superflue. Si può affermare che nelle pubbliche assemblee e di fronte al pubblico i consiglieri più rigidi, più parsimoniosi e cauti incontrino il favore più largo e durevole?...

Ammessa, in ipotesi, parità di competenza tecnica in un Consiglio di Società anonima ed in una Commissione municipale, il primo saprà e potrà normalmente, assai meglio della seconda, misurare il grado di fiducia cui conviene od occorre spingersi verso i direttori, verso il personale e verso terzi che formulino proposte di affari o di innovazioni e, prescelta una via, vi proseguirà con maggior ardimento e fermezza, requisito questo capitalissimo per la buona riuscita delle imprese industriali.

Invece nelle aziende municipali sono la legge e il regolamento che determinano *a priori*, schematicamente, uniformemente, i poteri e le responsabilità del direttore... « Questo è nominato per *tre* anni, *può* es-« sere confermato di *triennio in triennio* e *non può es-« sere licenziato prima del termine* pel quale fu nominato, « senza deliberazione motivata presa dal Consiglio co-« munale con l'intervento di almeno due terzi dei « consiglieri assegnati al Comune » (Art. 4 legge 29 marzo 1903).

Si preverranno così le gare e le inframmettenze dei partiti; non si rimedia che tardi o male l'insufficienza di quel direttore che è il capo dell'azienda. Responsabile; sottoposto a cauzione, egli si guarderà dal far

male; assai difficilmente tenterà le vie incerte, scabrose, lunghe, cui è meta e premio il progresso (1).

Nelle aziende municipali, i clienti, i consumatori sono quegli stessi cittadini che, in veste di elettori, nominano il Consiglio comunale e, indirettamente, pel tramite di questo, le Commissioni amministrative delle aziende municipali.

È ragionevole il ripromettersi benefici effetti da un sistema nel quale il compratore, il consumatore, è in ultima analisi il giudice sovrano del produttore o venditore?...

Non è a tacere che nel regime dei servizi pubblici affidati all'industria privata le autorità esercitano un controllo indipendente quanto legittimo. Nelle aziende

---

(1) Nel 1906 il Consiglio comunale di Milano deliberò l'acquisto di forze idrauliche nell'Alta Valtellina ed un impianto idroelettrico destinato a portare a Milano, con una spesa di L. 23,510.000, una forza di kilowattora 20,570.

La Commissione consigliare incaricata dello studio della occorrente organizzazione tecnico-amministrativo-finanziaria, presieduta dall'assessore ing. Ponzio (cui è dovuto il contratto del municipio di Milano colla Società Edison per l'esercizio delle tranvie, mirabile documento di sapienza economica e contrattuale) presentò nel dicembre scorso le sue proposte al Consiglio.

Esse, sull'appoggio di molteplici e valide considerazioni, concludono per un sistema che non è nè l'azienda autonoma, nè il servizio in economia come li ha disciplinati la legge 1903, bensì un *quid* intermedio, assai meglio rispondente alle esigenze della fattispecie.

L'esecuzione di tutte le opere del nuovo impianto e lo svolgimento dei servizi (di illuminazione ed energia elettrica) già in corso mercè la centrale termica municipale già in attività, sono affidati ad una Commissione che comprende:

*a*) l'assessore del reparto dei lavori pubblici;

*b*) l'ingegnere capo ed un altro funzionario dell'ufficio tecnico municipale, per la necessità di coordinare i lavori da eseguirsi a tutto il complesso degli altri impianti correlativi, già direttamente eseguiti e gestiti dal Municipio;

*c*) due tecnici specialisti, particolarmente chiamati ad occuparsi della parte esecutiva dei lavori idraulici e degli impianti meccanici ed elettrici, stipendiati e da nominarsi senza concorso dal Consiglio comunale;

municipali invece questo controllo vien meno: l'ente pubblico è, di fronte al consumatore, giudice e parte.

Nè si dimentichi che azionisti malcontenti e sfiduciati possono sempre realizzare i loro titoli e che il corso di questi è, a lungo andare, un monito ed una sanzione per le amministrazioni di Società anonime, monito e sanzione che riflettono efficacemente l'opinione di tutto il pubblico e difettano invece alle aziende municipali.

Il concorso degli uomini più fattivi e capaci nelle aziende municipali sarà, normalmente e a lungo andare, correlativo alle soddisfazioni morali o materiali che essi potranno ripromettersene.

Ora, « le funzioni del presidente e dei membri della Commissione sono di regola gratuite; solo « in casi ec-

---

*d*) tre cittadini di particolare competenza scelti dal Consiglio comunale.

L'assessore scaduto di carica continua a far parte della Commissione anche se cessasse dalle funzioni di consigliere comunale.

In seno alla Commissione è costituita una Sottocommissione con carattore e funzioni esecutive, composta doi due tecnici specialisti stipendiati e di uno doi due funzionari municipali. Ai commissari che non appartengono al Consiglio comunale e non sono funzionari municipali, vengono corrisposte medaglie di presenza. L'ingegnere direttoro dei lavori è retribuito con un onorario di L. 20,000 annue, nonchè con una partecipazione od interessenza del 50 per cento sulla economia che potrà ossere realizzata nella costruzione dolle opere a lui affidate. Egli ha la facoltà di disporre entro il mese con assegni a sola sua firma, fino alla concorrenza di L. 100,000, sui fondi provveduti dal municipio per l'esecuzione dei lavori in Valtellina.

Ogni pratico giudicherà speditive ed assennate queste norme che, approvate dal Consiglio comunale, lo furono pure dalla Giunta provinciale amministrativa, e che si avvicinano alle modalità adottate per consimili servizi dai maggiori municipi tedeschi.

Essenzialmente, è da rilevare la saggia coordinazione di elementi appartenenti al municipio e di altri elementi competenti, ma allo stesso estranei, nonchè la continuità di indirizzo assicurata mercè la presenza dell'assessore municipale, anche quando egli non rivesta più tale carica e neppure quella di consigliere comunale.

Omaggio questo, implicito quanto giusto ed opportuno, agli eminenti servigi e titoli dell'assessore attuale!

cezionali, giustificati dall'importanza del lavoro e dalla grave responsabilità che ne deriva, potrà essere stabilita dal Consiglio comunale, a favore del solo presidente od anche di esso e dei commissari, una speciale indennità in misura da determinarsi ogni anno, preferibilmente sotto forma di compartecipazione agli utili netti dell'azienda, mediante deliberazione approvata dalla Giunta provinciale amministrativa e resa esecutoria dal prefetto » (Art. 26 della legge).

La soddisfazione morale, che è spesso compenso più pregiato di un lucro pecuniario, si commisura all'ampiezza delle iniziative e della responsabilità. Ora. quanti uomini di vero valore, rotti agli affari, vorranno amministrare un'azienda industriale colle dande di un bilancio preventivo, di organici per tutto il personale, ecc., approvati dal Consiglio comunale, coll'obbligo ancora di riportare l'assenso di questo per ogni provvedimento che vincoli il bilancio oltre l'anno, sottostando anche alla Giunta provinciale amministrativa, all'eventuale *veto* durante 30 giorni del prefetto. mentre Consiglio comunale, Giunta provinciale amministrativa, prefetto e Consiglio di prefettura saranno necessariamente il più delle volte giudici di assai dubbia o scarsa competenza?

E quanto alla responsabilità, che dire di aziende industriali, cioè per la essenza loro commerciali, sottratte alla possibilità del fallimento? (1).

---

(1) L'Avv. G. Pierantoni nel suo studio *Aziende municipalizzate e i diritti dei terzi* scrive: « L'azienda è uno specialissimo Ente, che compie alcuni atti di commercio, che ha la struttura di una privata industria, ma che non è commerciante.

« Non si può quindi disconoscere che se effettivamente l'azienda è una parte del grande organo amministrativo che è il Comune, una domanda di fallimento proposta contro essa, dovrebbe essere senz'altro

I socialisti ostentano di trovare nel successo dei sindacati e dei *trusts* industriali contemporanei, la riprova sperimentale delle loro teorie sulla socializzazione dei mezzi e dei processi produttivi, ma l'esperienza ci insegna che la concentrazione delle imprese provoca spesso un organismo burocratico, che controbilancia e supera l'economia proveniente dalla soppressione della concorrenza (1).

Se abusi e danni non diventano reali ed attuali, gli è solo perchè la concorrenza può sempre risorgere, e risorge in fatto, appena gli sperperi e la rilassatezza inerenti a servizi amministrativi troppo complicati non sono più raffrenati dalla energia dei capi.

Se, malgrado i vantaggi enormi della produzione in grande, la maggioranza delle industrie non è monopolizzata, se i quasimonopoli che si vanno creando man mano hanno di solito breve durata, gli è perchè le imprese troppo vaste chiudono in sè il germe dei difetti e dei vizi più gravi.

In un regime di libera concorrenza tali imprese sopraffanno le imprese minori, oppure soccombono di fronte a queste, secondo che riescono o meno ad impedire lo sviluppo di quei germi morbosi.

In vaste aziende pubbliche sottratte ad ogni concorrenza, non esposte alla pietra di paragone delle imprese private, il parassitismo assorbe spesso assai

---

dichiarata irricevibile. Il creditore che avrà inutilmente esperito i mezzi ordinari per ottenere il pagamento di quanto giustamente gli è dovuto, dovrà ricorrere in via amministrativa al prefetto, perchè provveda nei modi di legge, e se del caso, questi procederà alla nomina di un commissario liquidatore della azienda, il quale dovrà ottenere dall'amministrazione comunale la prelevazione dei fondi necessari alla totale estinzione di tutte le passività...

(1) Cfr. Colson: *Économie politique*, libro IV.

più forza viva di quanto la concentrazione degli affari non consentirebbe di risparmiarne.

Infine, l'intima diretta conoscenza delle Società anonime insegna che quelle sole fra esse prosperano nelle quali si faccia larga parte all'iniziativa ed alla responsabilità dei dirigenti.

L'energia individuale e la responsabilità individuale, lasciò scritto un buon giudice, Léon Say, sono le maggiori forze vive del progresso sociale; esse sole pongono la società in grado di fronteggiare e di vincere tutti gli elementi dissolventi che questa racchiude.

§ 4.

Nella discussione al Senato si rilevò che su 8000 Comuni ben 5300 eccedevano il limite legale della sovraimposta; che nel 1897 i Comuni in disavanzo erano già 4485, con un *deficit* di L. 37,000,000; che nel ventennio 1877-97 la sola sovraimposta era aumentata di 54 milioni e mezzo, mentre l'onere per il servizio dei mutui passivi era cresciuto nello stesso periodo del 150 per cento.

Si rilevò pure che nel triennio 1901-903 il Ministero aveva dovuto procedere allo scioglimento di ben 514 Comuni; che, all'infuori dei maggiori Comuni in grado di applicare il dazio consumo oppure, con risultati apprezzabili, l'imposta sul valore locativo, la tassa di esercizio e quella di famiglia, la massima parte dei proventi comunali è attinta alla proprietà immobiliare. Su questa pertanto ricadrebbe pressochè esclusivamente l'alea ed il danno delle imprese industriali onerose, che i Comuni si assumessero a comodità del pubblico o per spirito di popolarità.

Gli Atti parlamentari della discussione seguita per la legge in esame, non comprendono un elenco che assai opportunamente, secondo noi, avrebbe potuto e dovuto trovarvi posto: quello cioè dei Comuni, grandi e piccoli, venuti meno ai propri impegni verso i creditori.

Citiamo fra i capiluoghi di provincia o circondario: Pisa, Livorno, Urbino, Ancona, Napoli, Pescara, Bari, Barletta, Chieti, Campobasso, Teramo, Potenza, Cosenza, Castellammare di Stabia, Caltanissetta, nonchè Torre Annunziata e San Giovanni a Teduccio.

Alcuni fra questi Comuni fecero un concordato, ratificato dalla Commissione Reale pel credito comunale e provinciale al 50 % o meno, e con creditori quali Casse di risparmio, che avevano assunto, a tassi ragionevoli ed equi, mutui garantiti con delegazione sulla sovraimposta fondiaria...

Le leggi 24 dicembre 1896 per le Provincie e i Comuni delle isole, quella 17 maggio 1900 sul Credito comunale e provinciale ebbero giustificazione, quanto meno parziale, da patti soverchiamente onerosi ed usurari, cui alcuni enti locali avevano creduto di sottostare in passato. Ma, sostanzialmente, quelle leggi furono la canonizzazione legale dell'istituto del fallimento per i Comuni e le Provincie del Regno d'Italia; fatto questo che non trova riscontro nella legislazione di alcun altro Stato civile.

In presenza del fatto che non pochi Comuni ragguardevoli fecero concordato per il 50 %, ed anche meno, dei propri debiti, come poteva dimenticarsi che un simile stato di cose si era venuto svolgendo qual conseguenza delle funzioni ordinarie, normali da parte di quei Comuni e malgrado tutti i controlli affidati dalla legge alle Giunte provinciali, ai prefetti ed al ministero per l'interno?

Il ministro, a chi patrocinando una proposta già ripetutamente formulata in connessione ad altri intenti, chiedeva una graduatoria dei Comuni in relazione alla legge sulle municipalizzazioni, fece giustamente rilevare la difficoltà grandissima di una simile graduatoria. Invero una classificazione dei Comuni dovrebbe essere basata sulla cifra della popolazione. Ma nell'Italia meridionale ed insulare troviamo molti grossi Comuni, anche con qualche decina di migliaia di abitanti, i quali sono poco più che agglomerazioni di lavoratori della terra, inferiori sotto ogni riguardo a molti Comuni poco popolosi dell'Italia media e settentrionale.

Il ministro dimostrò invece di dare il massimo peso alla garanzia inerente alla revisione che la Commissione reale costituita presso il Ministero dell'interno è chiamata a fare dei progetti tecnici e finanziari di ogni municipalizzazione, sul che è forse lecito non condividere appieno la fede dell'onorevole Giolitti.

Ma tutti questi argomenti ben poco tolgono alla gravità del fatto che, mentre troppi Comuni si sono chiariti insolventi nell'adempimento delle loro più semplici, normali funzioni di ordine amministrativo, si è ai Comuni stessi aperta la porta del campo industriale, incomparabilmente più arduo ed aleatorio. Il fatto poi si aggrava quando si tenga presente che in larga parte d'Italia non vengono, in realtà, applicati dagli organi del potere esecutivo centrale e dalle autorità tutorie quei presidii che la legge comunale pure ha stabilito a sanzione degli obblighi dei Comuni ed a tutela dei loro creditori. Invero, vuoi per effetto della giurisprudenza dei Tribunali sui beni comunali apprendibili, vuoi per effetto ancora della consuetudine invalsa di non applicare gli articoli 193, 196 della legge

comunale (1), vi è in Italia una categoria di debitori costituiti arbitri e padroni circa l'adempimento o meno degli obblighi più indiscutibili assunti per contratto. E questi sono i Comuni e le Provincie, gli enti cioè cui la legge 30 marzo 1903 ha consentito l'assunzione di esercizi veramente industriali.

I RR. Commissari straordinari chiamati dalla legge a sostituire le Amministrazioni comunali sciolte per gravi motivi d'ordine pubblico, o che richiamate all'osservanza di obblighi loro imposti per legge, persistono a violarli — nominati per tre, al massimo per sei mesi, colle semplici funzioni del sindaco e della Giunta, senza facoltà di vincolare i bilanci oltre l'anno, non sono nè medici nè chirurghi, bensì a mala pena infermieri, o, se vogliasi, pedagoghi destituiti d'ogni sanzione e d'ogni potestà disciplinare. Dopo tre mesi, lo stesso corpo elettorale, magari le stesse persone che quali consiglieri violarono sistematicamente gli obblighi di legge e provocarono lo scioglimento, saranno chiamati a sindacare l'opera del R. Commissario ed a statuire se piace loro o no seguirne i consigli, tenerne fermi e proseguirne i provvedimenti...

---

(1) Art. 175: « Sono obbligatorie le spese per il pagamento dei debiti esigibili ».

Art. 193: « In caso di omissione per parte degli uffici comunali nel disimpegno delle incombenze loro affidate (p. es. la compilazione dei ruoli per le imposte e tasse comunali) il Prefetto potrà inviare a loro spese un Commissario sul luogo per la spedizione degli affari in ritardo ».

Art. 196: « Spetta alla Giunta Provinciale Amministrativa, udito il Consiglio Comunale, di fare d'ufficio in bilancio le allocazioni necessarie per le spese obbligatorie ».

Un Prefetto della Provincia di Napoli, senatore del Regno, dichiarava alcuni anni addietro all'autore di queste note, a proposito di un Comune il quale nè stanziava le somme occorrenti al servizio de' proprii prestiti, nè intendeva applicare le tasse previste dalla legge, che l'art. 193 non era, a sua conoscenza, stato mai applicato nell'antico Reame...

In Francia i bilanci dei Comuni inosservanti degli obblighi di legge sono avocati al Consiglio di Stato che *ex officio* li compila, stabilisce le spese, le tasse ed imposte. Colà le insolvenze dei Comuni sono ignote...

§ 5.

L'esistenza di un largo debito pubblico, esercita sempre, astrazion fatta dagli scopi e dalle ragioni per le quali sia stato contratto, un'azione nociva sulla economia nazionale, perchè offre un troppo comodo rifugio quietista al risparmio e contribuisce ad assopire le iniziative, la necessità di ricercare, studiare, attuare investimenti fruttuosi. E ciò non solo per l'umile risparmiatore, ma più ancora per gli enti e le persone che hanno missione di far fruttare e tutelare il cumulo dei piccoli risparmi.

Se si eseguisse il computo del guadagno di chi dal 1860 ad oggi avesse invariabilmente investito i propri risparmi nel debito pubblico italiano e vi si contrapponesse il frutto ricavato in media dalle intraprese commerciali ed industriali (tanto più poi da quelle rivolte a servizi pubblici) è indubitato che nei riguardi dell'interesse come in quello della plus-valenza graduale del prezzo, gli investimenti della prima categoria risulterebbero di gran lunga più vantaggiosi. Ora, se ciò fu un bene sotto parecchi aspetti, non devesi disconoscere che il fatto stesso costituisce però un premio, più che alla prudenza, all'inerzia ed alla diffidenza, una inferiorità quasi punitiva di chi incoraggiò quello svolgimento delle forze produttive da cui, in ultima analisi, dipende la saldezza ed il progresso dello stesso credito pubblico.

Le municipalizzazioni, se attuate su larga scala, involvono necessariamente la creazione di un cospicuo

debito pubblico: tale invece è a dirsi il debito dei municipi, anche se contratto a scopo industriale.

L. Darwin giustamente osserva che i municipi i quali assumono mutui per riscattare od impiantare aziende industriali, sono da comparare ad un proprietario fondiario, il quale ipotechi i propri stabili per destinare il capitale così avuto a qualche speculazione od impresa.

Questo proprietario otterrà certo denaro a mite tasso in ragione della garanzia fondiaria ch'esso offre al mutuante; ma se, malgrado ciò, la speculazione cui si avventura abbia a riuscire fruttuosa o no, dipenderà da un ordine di cause affatto distinto, dai rischi che l'impresa comporta, dalle attitudini di lui.

Quando una Società ricorre al credito senz'altra garanzia che quelle inerenti al proprio assunto, il saggio al quale potrà procurarsi capitali è un indice del giudizio che i competenti ed il pubblico in generale fanno delle alee favorevoli ed avverse dell'impresa, ed in ciò stesso sta spesso un ammonimento, un freno salutare.

Ammonimento e freno che vengono meno ai Comuni, poichè a questi si fa credito, non in ragione del merito delle loro iniziative, ma in considerazione della loro potestà e del loro obbligo di imporre tasse sino a concorrenza dei propri impegni.

Il *rischio* delle imprese municipali ricade sui contribuenti. Questo rischio, effettivo e reale, per quanto difficilmente suscettibile di una determinazione aritmetica *a priori*, è la *contropartita*, non meno effettiva e reale del minor tasso al quale i Comuni possono contrarre debiti.

Per tutte queste ragioni l'argomento spesso invocato dai municipalizzatori del minor tasso d'interesse

al quale i municipi possono ottenere i capitali occorrenti pei loro impianti industriali, si ritorce contro le municipalizzazioni, — semprechè, con sguardo comprensivo e sagace, si esamini il problema in *tutte le attinenze* e *ripercussioni* sue coll'economia nazionale.

§ 6.

Parimenti, non fu nel Parlamento italiano posta in giusta luce l'influenza che il diffondersi ed il prevalere delle imprese municipali verrebbe, tosto o tardi, ad esercitare in danno del progresso tecnico. E ciò in più modi: sia soffocando ed intralciando lo spirito d'invenzione (poichè nessuno certo vorrà affermare che i corpi pubblici collegiali ed amministrativi siano atti ad incoraggiare e sperimentare innovazioni, necessariamente incerte e costose), sia mantenendo l'*armamento* industriale del paese in uno stato quanto meno comparativamente antiquato ed inefficiente. Fatto questo ultimo il quale si traduce non solo in danno dell'azienda specifica, ma in danno della economia generale, della accumulazione della ricchezza del paese (1).

« È inerente all'indole dei servizi pubblici il rifuggire dalla novità; nessun funzionario ignora che una innovazione disgraziata gli arrecherebbe un pregiudizio positivo, mentre egli non corre rischio alcuno adagiandosi nella pratica di metodi antiquati.

« Perchè un processo nuovo sia accolto da un'amministrazione pubblica, perchè un'industria di Stato

---

(1) Al principio del 1900, 37 Comuni del Regno Unito che per tagliar la strada alle imprese private avevano prima ancora del '96 ottenuto Decreti Ministeriali per impianti elettrici, nulla ancora avevano fatto.

vada incontro ai bisogni che una mente sagace può prevedere. occorre che in tutti i gradi della gerarchia le proposte innovatrici siano approvate, e ciò implica che i vantaggi loro appariscano sin da principio con una nitidezza ed evidenza, quale ben di rado si avvera in pratica (1) ».

Su tutto ciò il libro di Lord Avebury reca una testimonianza assai grave e concludente cui si sono venuti man mano associando gli uomini più preclari della Gran Bretagna.

Per un'altra via ancora le industrie nelle mani di enti pubblici danneggiano il progresso tecnico.

Innovazioni e migliorie nei processi della produzione non sono possibili se non vi si adatti il consumo, al che quasi sempre si richiedono modificazioni nei prezzi o nelle infinite modalità contrattuali intercedenti fra venditore e compratore. I pratici diranno, ad esempio, che le imprese le quali producono e distribuiscono energia elettrica non possono (all'infuori del servizio della illuminazione privata e pubblica), raggiungere la massima efficienza senza accordare alla clientela prezzi e clausole di orario, di potenziale, di distribuzione nel corso dell'anno, dei mesi, dei singoli giorni, variabilissime da caso a caso.

Un'azienda pubblica non può, spesso non deve, piegarsi alle mutevoli esigenze individuali; ma con ciò limita la propria cerchia di azione e lo stesso campo del progresso tecnico.

§ 7.

Gli autori della legge 29 marzo non dimostrarono neppure di apprezzare convenientemente quanto im-

(1) Cfr. Colson. — *Economie Politique*.

porti al progresso economico di un paese la esistenza di una classe numerosa e prospera di capitalisti intraprendenti (1).

È dato di esperienza e fato ineluttabile che, o per difficoltà delle cose o per errori degli uomini, su un complesso di iniziative non poche siano destinate a naufragare in tutto od in parte. Ora, se dal campo delle iniziative private si sopprime quanto si attiene ai servizi pubblici i quali, tosto o tardi, dal più al meno, presentano una probabilità di successo superiore alla media, si viene necessariamente a ferire il vigore e la potenzialità dello spirito di iniziativa, si rende più esiguo il reclutamento del ceto degli imprenditori.

E ad ugual risultato conduce il fatto, generalmente poco avvertito, che gli enti pubblici sogliono riscattare non già le tante imprese mediocri che a stento ottengono un saggio di profitto normale, ma le imprese singolarmente fortunate e fiorenti, atte a risvegliare l'invidia del pubblico, oppure imprese fallite o ridotte all'impotenza, che si possono acquistare a prezzi assai inferiori al costo iniziale.

I fautori della municipalizzazione osservano che in molti casi i privati imprenditori non possono soddisfare, per la mancanza di un adeguato tornaconto, a quelli che sono pure postulati legittimi ed imperiosi della collettività; così, ad esempio, nei risanamenti o sventramenti urbani, nell'edificazione di case operaie, ecc.

È ovvia la replica che bene spesso tutti questi bisogni sarebbero appagati in modo più efficiente, pronto ed economico, quando gli enti pubblici accor-

(1) Luigi Einaudi. — *Un principe mercante*. Torino, Bocca, 1900.

dassero alle imprese private, sotto forma di concorsi saggiamente disciplinati, parte delle somme che spendono in opere dirette, più lente e costose.

Giustamente scrive il Meyer:

« Il progresso industriale non nasce dalle masse, nè dai corpi collegiali. Esso è opera di un manipolo di persone che posseggono in misura insolita facoltà inventiva, ardimento, efficacia di persuasione ed abilità nell'eseguire. Questi uomini vedono, o credono di vedere, la possibilità di fare nuove cose o di tentare vie nuove, là dove l'umanità di tipo medio non scorge che probabilità d'insuccesso.

« Essi hanno fede nei propri convincimenti e forza per trasfondere la propria fede in altri — nei detentori del capitale senza i quali nessuna idea nuova, nessuna invenzione può venir saggiata e sviluppata. Infine questi pochi uomini hanno l'abilità del fare, che è riposta nel saper concepire il modo di esecuzione e nel saper scegliere le persone cui affidare l'esecuzione ».

§ 8.

Non è a disconoscere che molte Società private ebbero in passato concessioni eccessive o per durata, o per misura di corrispettivi, particolarmente per quanto riguarda i prezzi e le condizioni da fare ai consumatori, pubblici e privati, osservando un'equa proporzione collo svolgimento dei profitti e l'incremento della popolazione. Costituite in condizione di monopolio di diritto o di fatto, non poche imprese private diventarono indifferenti allo stesso ben inteso progresso industriale, sorde ai legittimi reclami e desiderî delle autorità e dei consumatori. Il pubblico, la stampa, le autorità subirono il miraggio dei guadagni

lauti, talvolta lautissimi. che talune imprese ricavarono dai pubblici servizi. senza considerare però l'altra faccia della medaglia: le molte imprese andate a male, o poco o punto fruttuose. Da tutto ciò sorse e si diffuse, suffragata da imperfetta conoscenza degli esempi stranieri, l'opinione che le municipalizzazioni industriali potessero diventare fonte di larghi proventi alle stremate finanze dei municipi, e nel tempo stesso procurare al pubblico servizi più larghi. convenienti, per un prezzo minore.

Ma se non mancavano ragioni legittime per chiedere innovazioni e riforme. il problema dei mali che si lamentavano, delle cause e dei rimedi, veniva posto così in termini fallaci. Invero il confronto non è da farsi fra imprese municipali ed imprese private sottratte a giuste clausole e ragionevoli corrispettivi, ma bensì fra il tornaconto di aziende municipali dirette e quello che si può e deve conseguire dalla maggiore produttività della privata iniziativa accompagnata da sagge pattuizioni degli atti di concessione. Chi conosca per esperienza i risultati delle aziende industriali pubbliche e di quelle private, non metterà dubbio che le seconde riescono senza confronto più produttive ed efficienti e presentano quindi, oltre l'utile industriale, un margine variabile, più o meno largo, che permette di assegnare all'ente pubblico una adeguata partecipazione nei benefizi dovuti ad una condizione di monopolio ed al successivo crescente sviluppo della collettività. La riforma alle manchevolezze nello stato dei pubblici servizi doveva quindi mirare non tanto ad avviare i municipi ad assumere direttamente imprese industriali, per il che — salvo in pochi centri — il paese nostro non possedeva, come non possiede, la necessaria preparazione tecnica e civile. ma bensì ad

emendare e migliorare il regime delle concessioni dei pubblici servizi. (1)

Bene osservava alla Camera l'on. Sonnino: « Il dilemma non deve essere inevitabilmente posto per l'avvenire fra il servizio municipalizzato ed il nessun servizio; bensì nel maggior numero di casi fra il servizio municipalizzato e la possibile concessione, ben regolata e disciplinata, all'esercizio privato ».

Ed analizzando i pericoli che allo sviluppo della economia nazionale ed agli stessi Comuni deriverebbero da clausole troppo draconiane per l'eventuale riscatto delle concessioni fatte a private imprese, lo stesso oratore saggiamente avvertiva. (Atti della Camera, pag. 1031):

---

(1) In virtù di convenzione 1888, il municipio di Berlino avrebbe avuto nel 1899 la facoltà di riscattare, a patti non onerosi, gli impianti della Società anonima che, munita di diritto di occupazione del suolo stradale, ma non in modo esclusivo, provvedeva energia e luce elettrica alla città. L'amministrazione municipale ravvisò però più conveniente rinnovare la concessione, con durata sino al 1915, alla stessa Società, migliorando e le prestazioni di questa e i patti di riscatto futuro.

Patti notevoli: obbligo nella Società di fornire al Comune illuminazione elettrica a prezzi corrispondenti alle sue tariffe per l'energia industriale, non oltre però 16 pfennig per kilowattora; prelievo a favore del Comune del 10 % sui proventi lordi; partecipazione del Comune al reddito netto, nella misura della metà dopo corrisposto il 6 % ai primi 20 milioni di capitale azioni o il solo 4 % al capitale azioni eccedente i 20 milioni. Virtualmente, non sarebbe esclusa la creazione di un'azienda concorrente, attesochè il diritto della Società al collocamento di condutture elettriche aeree e sotterranee non è esclusivo. Col 1915 il municipio ha facoltà di riscattare tutto l'impianto a prezzo di stima. Infine le tariffe per *illuminazione*, in servizio di privati, devono essere approvate dal magistrato municipale.

Con questo provvido sistema, mentre nel quinquennio 1899-1903 gli azionisti hanno percepito in complesso marchi 10,269,000. il municipio, che non ha incontrato nè spese nè alee, ha esatto per parte sua un provento maggiore, cioè marchi 6,178,000 di percentuale sul provento lordo e marchi 4.430,000 di partecipazione all'utile netto.

Ecco un esempio certo meritevole di esame da parte delle amministrazioni italiane.

« Non sarebbe serio parlare più della libera facoltà lasciata o da lasciarsi ai Comuni di seguitare a preferire per l'avvenire le concessioni ad imprese private, laddove sembrino loro più convenienti, imperocchè il legislatore stesso avrebbe fin da ora creato tale uno stato di diritto e tale un precedente di fatto, da rendere praticamente impossibile in futuro ogni concessione a condizioni ordinarie e normali di guadagno e di rischio industriale.

« Si verrebbe quindi ad arrestare ogni impiego del capitale estero o italiano in cosiffatte imprese, e ciò con grave danno per l'economia e pel lavoro nazionale.

« I capitalisti onesti se ne ritrarrebbero e non resterebbero che gli assuntori imbroglioni, i quali sono sempre pronti a sobbarcarsi a tutto ».

In armonia a questi concetti, gli onorevoli Bertolini e Sonnino, cui soccorreva una più esatta cognizione della realtà circa le municipalizzazioni anglo-sassoni, presentarono nel corso della discussione un emendamento inteso a disciplinare le norme per le concessioni avvenire, come anche gli eventuali loro riscatti. La durata massima delle concessioni non poteva essere, secondo tale proposta, superiore ai 25 anni per concessioni di reti telefoniche, di omnibus e tranvie: di 50 anni per gli acquedotti e gli impianti di illuminazione come per quelli rivolti alla produzione e distribuzione di forza motrice idraulica ed elettrica.

Gli autorevoli proponenti non insisterono però su tali emendamenti (1). Nè questi ebbero, a giudicarne dagli Atti della Camera, quell'esame e quella discus-

(1) Li illustrò l'on. Bertolini in due ottimi articoli dell: *Nuova Antologia*. Cfr. la nostra appendice bibliografica.

sione che ben meritavano, non certo per ogni singola modalità proposta, ma per il saggio concetto che li informava.

A giudizio dei pratici, e per quanto non sia questa materia suscettibile di norme costanti aprioristiche, è da osservare che i termini proposti dagli onorevoli Bertolini e Sonnino, più larghi di quelli accolti nella legge, sarebbero stati, in molti casi, essi stessi soverchiamente ristretti. Invero, per impianti idro-elettrici che richiedono spesso opere lunghe e costosissime, poco fruttuose in principio e che solo nella esiguità delle spese di manutenzione e di ammortamento possono man mano trovare adeguato compenso, la durata di cinquant'anni è tale da imporre saggi di ammortamento eccessivi, i quali poi inevitabilmente si traducono in un prezzo troppo elevato del servizio, oppure nella impossibilità di attuare, su basi serie e vitali, l'impresa.

Questo rilievo è suffragato dalla stessa esperienza nostrana. Noi vediamo invero che, mentre la legislazione sulla concessione di acque pubbliche accorda praticamente al concessionario una durata di 60 anni (due termini successivi di trent'anni caduno), con questo sistema enti pubblici (ad esempio il Comune di Milano per le forze idrauliche della Valtellina) e numerose imprese private hanno, con grandissimo benefizio del paese, attuato impianti ragguardevolissimi. Questi, molto probabilmente, non sarebbero stati possibili o convenienti accorciando anche solo di un decennio la durata delle concessioni.

§ 9.

Particolare pregio presenta per il paese nostro in tema di concessioni idrauliche l'insegnamento della

Svizzera, attesa la grande affinità delle condizioni e l'importanza ugualmente grande dei corsi d'acqua nei due Stati divisi dalle Alpi.

In Svizzera le concessioni per derivazione ed uso di acque pubbliche erano sin qui di esclusiva competenza dei singoli Cantoni.

In seguito ad una petizione di poco meno di 100,000 cittadini, il Governo federale ha testè col concorso delle due Camere federali elaborato una proposta di modificazione alla Costituzione federale in virtù della quale: « l'uso delle forze idrauliche è sottoposto « all'alta sorveglianza della Confederazione. Questa « emanerà per la utilizzazione razionale delle forze « idrauliche, per il trasporto e la distribuzione dell'e- « nergia elettrica, le norme generali richieste a salva- « guardia degli interessi pubblici ».

Esistono attualmente in Isvizzera circa 150 stazioni centrali idrauliche sviluppanti circa 200,000 HP e d'un costo totale approssimativo di franchi 200 milioni (1).

Dall'interessante discussione svoltasi al Consiglio degli Stati nel settembre 1907 appare che mentre incontrò unanime accoglienza il concetto della limitata durata delle concessioni, non si volle in proposito stabilire alcun termine massimo costante, per non intralciare, nella grande disparità dei casi, le iniziative industriali.

---

(1) Il sig. BUDDE, già presidente della Società *Siemens & Halske*, esaminando (nella *Elektrotechnische Zeitung*, 2 gennaio 1908) l'eventualità d'un monopolio imperiale delle energie elettriche, scriveva: « alla fine del 1907 abbiamo in Germania stazioni centrali per pro- « duzione e distribuzione di corrente con una potenzialità di 800,000 « K. W. le quali rappresentano da sole un valore di 1,5 miliardi (di « marchi); aggiungendo a questi gli impianti privati, si superano sicu- « ramente i tre, probabilmente i quattro miliardi di valore ».

È pure da notare che mentre le proprietà e l'esercizio delle ferrovie spettano alla Confederazione, nessuna voce autorevole si levò per patrocinare la nazionalizzazione delle forze idrauliche anche solo nella misura eventualmente occorrente all'azienda ferroviaria federale.

E sebbene la concessione dell'uso delle acque pubbliche spetti ai singoli Stati o Cantoni, prevale pacificamente presso gli Svizzeri, nazione quant'altra mai competente nel campo delle industrie meccaniche ed elettrotecniche, il concetto che l'utilizzazione loro debba lasciarsi all'iniziativa privata, stipulando soltanto speciali patti di favore per l'energia di cui Cantoni o Comuni potessero abbisognare (1).

Un esempio recente e notevolissimo dei criteri pratici e benefici applicati in Isvizzera in questa materia, ci è dato dall'impianto idro-elettrico di Beznau-Löntsch creato dalla ben nota Società elettrotecnica « Motor » di Baden (Argovia), e giova perciò esporlo con qualche particolare.

Questo impianto recentissimo, del costo di circa 25 milioni di franchi, metterà a disposizione del pubblico una forza giornaliera effettiva e perenne, di circa 47,000 HP. La forza è ricavata da due gruppi di opere idrauliche sulla Beznau nel Cantone di Argovia l'uno, e l'altro inteso a sfruttare il laghetto di Klönthal nel Cantone di Glarona. Il laghetto in discorso, all'altitudine di 838 metri, costituirà, mediante opere di sbarramento, un serbatoio della capacità di circa 50 milioni di mc. Mediante un *tunnel* di derivazione

(1) Sugli schemi di nazionalizzazione delle forze idrauliche patrocinata dall'on prof. Nitti. cfr. le osservazioni esaurienti, a giudizio nostro, del Senatore Colombo, nella *Riforma Sociale*, 1903.

regolabile si ottiene per le acque che ne defluiscono una caduta di 350 metri.

Il Cantone di Argovia ha accordato la concessione per 90 anni, trascorsi i quali l'impianto fisso diventerà, senza compenso, proprietà del Cantone stesso. Il Cantone si è riservata la facoltà di riscatto dopo i primi 50 anni, con preavviso di 5 anni, corrispondendo in tal caso il 50 % del valore peritale delle opere di impianto e del macchinario.

Gli ampliamenti e rinnovamenti fatti all'impianto dopo l'inizio dell'esercizio saranno riscattati dal Comune al prezzo di costo originario diminuito di una quota di ammortamento annua dell'1 %.

Il Cantone ha facoltà, durante il primo triennio dell'esercizio, di richiedere per sè o per i Comuni il 10 o il 25 % dell'energia totale, allo stesso prezzo praticato agli altri utenti privati e per tutta la durata della concessione. Nel secondo caso però (opzione del 25 %) la durata della concessione è prorogata a 100 anni ed il termine utile per esercitare la facoltà di riscatto a 66 anni.

Consimili sono le clausole della concessione accordata dal Cantone di Glarona e dai Comuni aventi diritti sul lago di Klönthal.

In presenza della stupefacente imprevidenza delle autorità e del pubblico d'Italia, per quanto riflette la tutela dei boschi ed in generale il governo e la regolarizzazione delle acque pubbliche (1), reputiamo

---

(1) Cfr. A. CANTANI: *Pro Silvis* e l'eccellente scritto di V. PERONA « Foreste, Idrologia e Igiene » nella *Nuova Antologia*, 16 luglio 1907.

È confortante il rilevare che l'on. Bertolini, tosto assunto il dicastero dei LL. PP., provocava con R. Decreto 19 dicembre 1907 la costituzione di una Commissione di alti funzionari chiamata a riferire, nel termine di due mesi, sui primi provvedimenti atti a favorire la collaborazione dell'agricoltura nazionale ai fini sia della di-

pregio dell'opera riprodurre qui ancora le stringenti osservazioni del signor Cardinaux, relatore al Consiglio degli Stati, nella discussione del disegno di legge sovra mentovato:

« La maggior parte dei nostri corsi d'acqua hanno una portata assai irregolare; le acque di magra sono spesso un quinto soltanto del volume medio, e questo divario è sopratutto sensibile nella stagione in cui più intenso sarebbe l'impiego dell'energia elettrica, ossia nei mesi invernali, durante i quali essa, oltrechè forza motrice alle industrie, provvede all'illuminazione. Dalla primavera sino ad estate inoltrata i corsi di acqua alpini sono alimentati dallo scioglimento delle nevi accumulate nell'inverno e dai ghiacciai. La smisurata forza che si sviluppa in quell'epoca non può venir utilizzata che per una piccolissima parte ».

Il signor Cardinaux prosegue rilevando come la natura stessa ci abbia insegnato il modo più ovvio di regolare la portata dei corsi d'acqua e la utilizzazione delle energie corrispondenti, coi bacini lacustri di tutte le dimensioni. « Senza mentovare il compito provvidenziale cui questi bacini soddisfano evitando le inondazioni alle regioni poste a valle, si consideri che la superficie totale dei laghi svizzeri, di un'estensione superiore ai dieci ettari, rappresenta in totale 1400 milioni di $m^2$. Potendo creare un ritegno alle acque per l'altezza di

---

fesa idraulica, sia delle bonifiche, sia ancora (ci si può sogginngere) ai fini d'una sapiente utilizzazione indnstriale delle forze idrauliche e dei problemi della navigazione interna.

La piccola Svizzera ha uno speciale Ufficio Idrometrico Federale, il quale con osservazioni sistematiche sta costituendo nn mirabile catasto delle acqne pubbliche che registra per ogni corso d'acqua, per ogni salto, la portata *massima, minima, media* e *perenne*, con qnale inestimabile vantaggio dell'economia pubblica facilmente intende ogni persona sensata.

soli due metri in media, si avrebbe durante tutto l'anno un maggior efflusso di circa 100 m³ per minuto secondo, e quindi oltre 300 m³ al minuto secondo nel periodo delle magre. Tale dato non ha ovviamente che un valore teorico, postochè non tutti i bacini lacustri si prestano ad un'accumulazione maggiore, e questa accumulazione poi non presenterebbe utilità che in ragione diretta della caduta delle acque accumulate.

« Ma tale computo permette di apprezzare l'importanza capitale di un sapiente e provvido regime di accumulazione e ritegno delle acque pubbliche ».

Il signor Cardinaux cita poi due esempi concreti: quello dell'impianto di Brusio (1) ottenuto colle acque defluenti dai ghiacciai del versante meridionale della Bernina ed accumulate nel lago di Poschiavo. Queste acque durante l'inverno, non oltrepassano i m³ 1.15 per minuto secondo e con 400 metri di caduta non produrrebbero che 4300 HP. L'impianto di Brusio può invece, mercè l'azione regolatrice del lago di Poschiavo disporre nelle 24 ore di HP 13,500, anche nei periodi di magra.

La stazione centrale di Kubel presso San Gallo sviluppa con acque medie 2300 HP, forza che si riduce a 300 HP colle acque di magra. Mediante un razionale sistema di accumulazione, l'impresa è riuscita avere 3600 HP anche in periodi di magra, ossia 12 volte la forza utile che si otterrebbe senza l'accumulazione delle acque.

---

(1) Promosso con capitali italo-svizzeri dalla Società Lombarda per la distribuzione di energia elettrica, cui sono dovuti gli impianti di Vizzola sul Ticino e di Turbigo sul Naviglio Grande.

Il signor Cardinaux, premesse altre considerazioni, conclude che, mediante opere razionali di accumulazione, non sarebbe esagerato il ritenere che i corsi d'acqua del piccolo territorio svizzero potrebbero ricavare in modo stabile e permanente, non già i 750,000 a 1 milione di HP ora disponibili in periodi di magra secondo i calcoli dell'Ufficio Idrometrico Federale, ma bensì il doppio, cioè da 1 milione e mezzo a 2 milioni di HP.

Anche in Italia il regolamento dei corsi d'acqua montani, dei laghi, ecc., potrebbe apportare benefizi incalcolabili. Ma l'esposizione nella quale ci siamo indugiati degli insegnamenti della Svizzera prova in modo esplicito l'insufficienza e quindi il danno dei termini stabiliti dal legislatore italiano, il pericolo di legiferare con norme generiche ed aprioristiche in una materia varia e mutevole quanto la conformazione del suolo e la feconda iniziativa umana.

§ 10.

La legge italiana 27 dicembre 1896 sulle tranvie a trazione meccanica e sulle ferrovie economiche stabilì che la concessione del suolo pubblico per l'esercizio di coteste industrie si potesse fare fino a 60 anni per le prime, fino a 70 per le seconde, e disponeva pure all'articolo 39 (abrogato colla legge 29 marzo 1903 sulle municipalizzazioni): « le tranvie a trazione meccanica e le ferrovie economiche non potranno essere esercitate dalle Provincie, dai Comuni e corpi morali o loro consorzi, ma dovranno essere affidate in esercizio all'industria privata ».

Colle successive leggi speciali 30 giugno 1906 e 16 giugno 1907 sulle ferrovie economiche, non fu per queste modificato il termine massimo delle concessioni.

La legge 29 marzo 1903 comprende d'altro canto al n. 4 dell'art. 1 fra gli impianti municipalizzabili « la costruzione e l'esercizio di tranvie a trazione animale o meccanica » e sottopone quindi queste imprese alle disposizioni degli articoli 25, 26, 27, sia per la durata della concessione, sia per le norme dell'eventuale riscatto.

Dall'*Annuario Statistico* ufficiale 1904 si apprende che a quell'anno le tre grandi reti ferroviarie (ora dello Stato), Mediterranea, Adriatica e Sicula, misuravano km. 12,934 (lunghezza d'impianto), mentre le ferrovie diverse a scartamento normale e quelle a scartamento ridotto comprendevano rispettivamente km. 1270 e km. 617.

Abbiamo escluso dal computo delle prime i km. 608 della rete Reale Sarda e della Palermo-Marsala-Trapani; dalle seconde i km. 592 delle ferrovie Secondarie della Sardegna, siccome quelle che, sebbene costruite da privati, riposano però essenzialmente sulle sovvenzioni dello Stato.

Giusta lo stesso *Annuario*, dal 1875 al 1901 furono costruiti km. 3043 di tranvie a vapore, ed in 11 anni, dal 1890 al 1901, km. 434 di tranvie elettriche, cifre oggi indubbiamente cresciute di non poco.

Tali cifre dimostrano i soddisfacenti risultati dell'iniziativa privata, semplicemente integrate da sussidi degli enti pubblici, in questo campo dell'economia nazionale italiana.

Il termine di 20 anni oggi virtualmente prestabilito alle tranvie a trazione meccanica se può, secondo il giudizio dei pratici, essere, a rigore, bastevole per un impianto azionato da forza termica e dotato di traffico intenso (tranvie di centri popolari), non lo è più, nella maggioranza dei casi, quando l'energia debba prodursi con opere idrauliche, oppure la linea richieda opere

costose di sventramenti cittadini, di costruzione o rifacimenti di ponti, e via dicendo.

Ciò è confermato dalla esperienza inglese. Invero, mentre coll'impero della legge 1870 sulle tranvie, che fissava un termine massimo di 21 anni per le concessioni, si ebbe a lamentare colà la paralisi delle costruzioni, la legge 1896 sulle ferrovie economiche estese tale termine a 42 anni, provocando tosto un numero cospicuo di domande — tanto più che, a differenza del *Tramways Act* 1870, il *Light Railways Act* 1896 non dà alle autorità locali il diritto di riscatto, bensì solo quello di costruire ed esercire direttamente una ferrovia economica.

Il dubbio sovra espresso appare tanto più fondato in Italia dove normalmente il tasso dei capitali, il costo degli impianti e della trazione sono assai più elevati, e tanto meno intensi i traffici, mentre la stessa natura del territorio in tanta parte montuoso, le condizioni arretrate di civiltà di non poche regioni, l'imperfetto sviluppo della rete stradale, il costo delle ferrovie normali (impianto e trazione) consiglierebbero di accordare ogni maggiore agevolezza sia alle ferrovie economiche, sia alle tranvie a trazione meccanica.

Queste ultime sono invece sottoposte attualmente ad un regime di concessioni proibitivo in molti casi, mentre le prime, se possono tuttora fruire d'un termine massimo di 70 anni, furono gravate dalla legge 30 giugno 1906 per «l'equo trattamento del personale», e più dalla applicazione che fu fatta di questa norma, in sè provvida e giusta, quale correttivo al divieto dello sciopero che nei servizi pubblici deve imperare assoluto.

È caratteristico dell'ambiente governativo e politico italiano che a statuire sull' «equo trattamento», sia stata chiamata una Commissione composta di

funzionari ministeriali, coll' esclusione degli uomini versati nella pratica e a diretto contatto colla realtà dell'ambiente economico... Saggio sarebbe il sancire almeno per tali funzionari il divieto di aspirare al mandato politico; poichè la ricerca della popolarità, sempre gradita e punto costosa, il miraggio della carriera che si apre ai funzionari-deputati sono incentivi così potenti da alterare inconsciamente la retta e sobria visione delle cose (1).

Il tema delle tranvie a trazione meccanica richiama un'altra censura alla legge 29 marzo 1903. È ovvio quanto importante sia bene spesso per imprese siffatte il poter abbracciare più Comuni.

La facoltà (data ora ai Comuni) di municipalizzare le imprese private aggrava e complica le iniziative private, in quanto costituisce per queste un'alea nuova e di grande momento.

È ben vero che il capo IV della legge prevede e disciplina aziende consorziali di più Comuni; ma è intuitivo quanto debba riuscire ardua la costituzione e gestione di un simile consorzio, la determinazione dei prezzi, la divisione degli utili. L'esperienza inglese, ha dimostrato tutte queste difficoltà per le tranvie intercomunali, come per gli acquedotti ed i gazometri chiamati dalla condizione delle cose a servire più Comuni, e per le grandi imprese destinate a creare e distribuire l'energia elettrica.

---

(1) E singolare che nella discussione parlamentare sulla riduzione del dazio doganale del petrolio da L. 48 a L. 24 per quintale non sia stata posta in rilievo l'importanza *massima* di dare all'economia nazionale una forza motrice, per la *trazione* e per le industrie, del costo minimo: ciò in relazione all'alto prezzo del carbone e ai dislivelli così forti e frequonti nella Penisola.

Il petrolio esente da dazio fiscale nel Belgio e nella Gran Bretagna e nella Svizzera, paga in Francia Fr. 9; e 9.38 in Germania. I tre primi paesi hanno un consumo da 8 a 10 volte superiore al nostro.

In Liguria, nei dintorni di Napoli, ad esempio, l'abitato di un Comune tocca bene spesso quello dei Comuni finitimi. Come accordarli tutti su basi ragionevoli ed eque?

Che situazione sarebbe fatta ad un' impresa che un Comune volesse poi municipalizzare per la parte sua ed un altro no, oppure soltanto con patti e per fini diversi?

§ 11.

La storia delle maggiori e più prospere aziende industriali insegna come pressochè tutte attraversarono periodi anche lunghi di difficoltà e di esercizi passivi, durante i quali le loro azioni stettero benanco di molto sotto il valore nominale e versato, e posero così gli azionisti di fronte ad una perdita immediata, compensata solo dalla possibilità e dalla fiducia in un avvenire migliore. Esempi insigni la Società delle Strade ferrate meridionali (1), la Società Italiana per le condotte d'acqua, moltissime fra le maggiori ed oggi più fiorenti Società industriali. In casi simili gli azionisti sono posti al bivio o di immettere nuovi vistosi capitali nell'azienda, così da portarla al massimo grado della potenzialità sua — solo mezzo, bene spesso, di diminuire le spese generali, il costo unitario di produzione, di allargare lo smercio e di ottenere un profitto — oppure di liquidare con perdita vendendo a terzi l'azienda, sotto pena di vederla altrimenti lentamente deperire e dissolversi.

Sola salvezza si è, in simili casi, la possibilità e la volontà di affrontare i nuovi sborsi previo, ben in-

(1) Dal 1864 al 1884 le azioni delle S. F. Meridionali segnarono prezzi notevolmente inferiori al capitale nominale e versato.

teso, un calcolo sicuro, un'estimazione sagace e prudente delle possibilità avvenire dell'azienda (1).

Questa, che è storia di tutti i giorni, mette in luce un'altra notevolissima debolezza degli impianti municipali di fronte a quelli della industria privata.

Quanti Consigli comunali — astrazion fatta dalla mutabilità degli amministratori e dalle lotte dei partiti — avranno, in presenza di esercizi passivi o poco redditizi, il sangue freddo ed il coraggio di arrischiarsi a nuovi cospicui sborsi? Quali e quanti corpi elettorali saranno in grado di comprendere ed approvare una simile linea di condotta? Assai probabilmente un municipio preferirà proseguire l'esercizio in condizioni imperfette ed onerose e sottostare a perdite annuali limitate (sopportate dai contribuenti), anzichè avere ricorso a quella che pur sarebbe la sola via, certo non scevra di alea, per rimediare al male, per tagliar corto alla passività gravante sul Comune e dannosa alla stessa economia nazionale.

---

(1) Il senatore Colombo diceva al Senato nella tornata 23 marzo 1903: « Dell'impianto di illuminazione elettrica che io ho fatto a Milano nel 1882, che fu il primo dei grandi impianti elettrici fatti in Italia e nell'Europa continentale, non è rimasto più nemmeno un chiodo. Tutto il materiale è stato venduto e cambiato da parecchi anni. Il secondo impianto col quale lo si è surrogato, non esiste che per metà. Tutte le caldaie per esempio, sono state vendute e ricambiate. Correrà la stessa sorte probabilmente anche l'impianto esistente ora, se nuove invenzioni renderanno necessario di cambiarlo ».

La « Società Elettricità Alta Italia », costituitasi a Torino nel 1898, con capitali prevalentemente tedeschi e svizzeri ha saputo creare una forza idraulica di oltre 16000 HP e potenti impianti termici di riserva a Torino e Biella. Il capitale versato era di 10 milioni: ugual capitale fu procurato con obbligazioni. Dall'inizio la Società non aveva potuto distribuire utili alle azioni che rinvilirono dell'80 %. Si presentava l'alternativa o di una liquidazione disastrosa o di intensificare e perfezionare l'impianto. I capitalisti dirigenti si appigliarono al secondo partito, sovvenendo alla Società *altri 15 milioni circa*.

Nel 1906, dedotte tutte le spese, gli azionisti ebbero per la prima volta un utile del 3 %, ed è ora loro assicurato un progressivo miglioramento.

## § 12.

Le aziende industriali di municipi italiani, quali i gasometri di Bologna, Livorno, Padova, Pisa, Vicenza, Como, Udine, Voghera, Reggio Emilia e Cuneo, e le officine elettriche di Cuneo, Parma e Reggio Emilia, darebbero, secondo l'annuario *L'Italia Economica* 1907, edito dai signori Pinardi e Schiavi, risultati finanziari buoni od anche ottimi. Mancano però quei dati analitici senza i quali qualsiasi giudizio è inattendibile.

Altrettanto è a dire delle indicazioni contenute nell'*Annuario Statistico delle Città italiane*, anno I, redatto a cura del prof. U. Giusti (Firenze, Sansoni, 1906), mentre l'inchiesta pubblicata da R. Bachi nella *Riforma Sociale*, annata 1903, per quanto diligente ed intelligente, non contiene che dati parziali, non bastevoli a conclusioni di qualche larghezza.

È chiaro che se un Comune, ad esempio, ha riscattato a buone condizioni un impianto privato, gli sarà facile mettere in mostra utili di esercizio. Questi però non possono senz'altro venire addotti come argomento a sostegno delle attitudini industriali dei municipi. Parimenti è da notare che un impianto municipale ha praticamente una durata indefinita e non deve quindi sottostare all'ammortamento, che si impone invece alle industrie private munite di una concessione di durata limitata.

Mancano pure i calcoli comparativi di quanto il municipio avrebbe potuto percepire sotto forma di canone o di partecipazione agli utili o di prezzo di favore per l'illuminazione pubblica da un privato esercente (1).

(1) Cfr. le eccellenti osservazioni di L. G. Vacchelli, nella *Nuova Antologia*, 16 ottobre 1902.

Infine non si riscontrano dati circa i prezzi di vendita, il potere illuminante, il costo di produzione (segnatamente i prezzi dei carboni per il gas) nei due periodi, prima e dopo il passaggio del servizio ai Comuni.

Per tutte queste ovvie ragioni, casi singoli di municipalizzazione riusciti vantaggiosi non costituiscono una dimostrazione concludente a sostegno del sistema. I risultati complessivi ottenuti in Inghilterra nel corso di più decenni fanno invece ritenere fondatamente che anche in Italia le municipalizzazioni industriali daranno di regola, ed a più forte ragione, frutti non buoni.

§ 13.

Le vicende dell'industria del gas a Torino documentano in modo singolarmente probante la superiorità dell'iniziativa privata ed i vantaggi che da questa possono ritrarre sia il pubblico, sia i municipi mercè avvedute e sagge clausole di concessione.

La prima Società anonima per l'illuminazione a gas sorse in Torino nel 1838, ma non ebbe prospera sorte. Altra ne fu costituita nel 1852, da cui nacque poi l'attuale ragguardevole Società Italiana per il gas. Le pattuizioni col Comune non prefissero alcuna durata alla concessione, e tanto meno clausole di riscatto e neppure contributi o vantaggi particolari a favore del Comune.

L'amministrazione comunale però « non menomò « in nulla la sua facoltà di accordare ad altro stabili- « mento, che potesse venire eretto nella città per l'il- « luminazione a gas, uguale o consimile concessione « di uso del suolo pubblico ».

Nel 1862 un nucleo di coraggiosi esercenti, per difendersi dalle imposizioni della società già esistente,

costituirono una nuova «Società anonima dei consumatori di gas-luce», la quale, in sostanza, corrispondeva al concetto, solo più tardi accolto nella nostra legislazione, di una cooperativa. Il capitale iniziale fu di L. 1,200,000, cresciuto poi all'attuale cifra di lire 1,800,000.

Riproduciamo le disposizioni più caratteristiche dello statuto:

«Della Società non possono far parte che i soli con-
« sumatori a favore dei quali devono esclusivamente
« rivolgersi gli utili sociali. Le azioni sono nominative.
« Ogni socio concorre all'assemblea generale e vi ha un
« voto, indipendentemente dal numero delle azioni di
« cui sia possessore.

« Ogni azione ha diritto ad un interesse annuo del
« 6 %. l'interesse non potrà in ogni evento superare il
« 10 % annuo sul capitale versato.

« *Ove nell'antecedente semestre si siano verificati*
« *degli utili, il Consiglio d'amministrazione ne terrà*
« *conto per diminuire proporzionalmente il costo del*
« *gas, in modo che ogni utile della Società si risolva co-*
« *stantemente nel minor costo e nella migliore fabbri-*
« *cazione del gas rischiarante* ».

È da notare che con queste norme statutarie della nuova Società si rendeva praticamente impossibile la fusione sua coll'altra già esistente e si assicurava a vantaggio dei consumatori il beneficio sostanziale di ottenere il gas al minor prezzo possibile, dedotto soltanto l'interesse prestabilito sul capitale sociale.

Viva e lunga fu la lotta tra le due Società; la città di Torino sottostette agli inconvenienti di una duplice canalizzazione, esuberantemente compensati però, sia pel Comune, sia pel pubblico, dal progressivo ribasso dei prezzi di cui fa fede questo specchietto.

## Società Anonima dei Consumatori Gas Luce

*Ribassi praticati nel prezzo del gas per m³.*

| PERIODI | da cent. | a cent. | Ribasso cent. | Percentuale |
|---|---|---|---|---|
| Dal 1863 al 1870 | 30 | 26 | 4 | 13.33 |
| » 1871 » 1880 | 26 | 22 | 4 | 13.33 |
| » 1881 » 1890 | 22 | 18 | 4 | 13.33 |
| » 1891 » 1900 | 18 | 16 | 2 | 6.67 |
| » 1901 » 1906 | 16 | 12 | 4 | 13.33 |
| | | | 18 | 60 — |

Il gas venduto dalla Società dei consumatori crebbe da metri cubi 340,000 nel 1863 a ben 17,266,000 nel 1907.

La Società dei consumatori, costituita con un capitale modesto, senza mire speculative, distribuì un utile che da 5.22 % andò gradatamente crescendo al massimo statutario del 10 % sul capitale versato, raggiunto nel 1881. Dopo di allora gli utili esuberanti vennero applicati a migliorare ed ampliare gli impianti, i quali oggidì rappresentano un valore più volte superiore al capitale sociale. Di ciò si dolse, anche nelle vie giudiziarie, il municipio, allegando che gli utili avrebbero invece dovuto applicarsi senz'altro, volta a volta, all'immediata riduzione del prezzo del gas.

Gli esperti non possono consentire in tale tesi, poichè, in verità, la linea di condotta seguita dalla

Società, di raggiungere la massima potenzialità ed efficienza industriale, fu il solo mezzo che valse ad assicurare un ribasso *costantemente progressivo* del prezzo e pose la Società dei consumatori in condizione di tener testa alla potente sua rivale.

Da molti anni, mercè la coesistenza delle due Società, coesistenza la quale nei suoi effetti equivale a concorrenza resa tanto più attuale e reale dalla politica di progressivo consolidamento e rafforzamento seguita dalla modesta Società dei consumatori, Torino ha il gas al prezzo più basso praticato in Italia, inferiore a quello delle città col gas municipalizzato, a quello delle città del litorale dove i carboni ovviamente costano assai meno, inferiore altresì al prezzo di pressochè tutte le città europee anche poste in vicinanza dei bacini carboniferi.

La Società Italiana non potè, suo malgrado, come non può, non seguire la Società dei consumatori nelle successive riduzioni di prezzo a favore del pubblico, e vide così i propri dividendi, un tempo assai lauti, ridursi gradatamente al 4 % sul capitale effettivamente versato dai propri azionisti. Anzi, non è giudizio infondato che neppure il 4 % potrebbe venire da essa corrisposto se la Società Italiana non avesse in passato praticato ammortamenti e non attingesse più larghi utili dai gasometri che possiede in proprio o quale azionista in altre città.

La storia dell'industria del gas a Torino dimostra altresì la fallacia dell'argomento spesso invocato dai fautori delle municipalizzazioni: che le industrie chiamate ad occupare il suolo pubblico, sono inevitabilmente condotte a costituire una impresa unica monopolistica in antagonismo agli interessi del pubblico.

Torino ha con sagge clausole evitato ogni pericolo di sfruttamento monopolistico, pur avvantaggiandosi dai beneficî della maggiore efficienza dell'industria privata avvivata dalla concorrenza. E il vantaggio che dal 1862 ad oggi la coesistenza delle due Società ha recato alla città di Torino, sale certo a parecchie diecine di milioni di lire.

Le aziende industriali municipalizzate sono assai scarse in Francia dove il Governo centrale, la cui ingerenza nelle amministrazioni locali è grandissima, si è sino a pochi anni addietro costantemente dimostrato favorevole al regime delle concessioni all'industria privata.

La recente municipalizzazione dell'industria del gas a Parigi costituisce un esempio che giova porre sott'occhi al pubblico italiano (1).

Il servizio del gas era oggetto di monopolio concedato ad un' unica Società. Il gas per illuminazione privata si vendeva al prezzo esorbitante di 30 centesimi il metro cubo, su cui il Comune percepiva però 7 centesimi, che gli fruttavano circa 24 milioni annui.

La concessione veniva a scadere nel 1905.

Da più anni era viva l'agitazione per la riduzione del prezzo a 20 centesimi per metro cubo. La Società si era offerta di anticipare tale riduzione contro un prolungamento della concessione, ma i radicali-socialisti prevalenti nel Consiglio municipale respinsero tale soluzione, deliberando al tempo stesso di attuare sin dal 1903 la riduzione benevisa al pubblico.

A tale scopo il metodo più ragionevole e semplice sarebbe stato di sopprimere la tassa di 7 centesimi percepita dal Comune, procurando al bilancio un'altra

(1) Cfr. Colson, *op. cit.*

entrata equivalente al cespite di 24 milioni che sarebbe così mancato.

Invece, il Consiglio si appigliò al partito di applicare sin dal 1903 la riduzione a 20 centesimi e di contrarre un prestito di 85 milioni estinguibile in 35 anni per ripienare alla Compagnia la differenza cui questa aveva diritto.

Ciò, mentre la città di Parigi aveva già nel 1902 un debito di 2298 milioni il cui servizio importa annualmente 116 milioni (di cui 30 per ammortamento).

Col 1905 il municipio è entrato in possesso di tutto l'impianto il cui costo era stato di 306 milioni, versando soltanto alla Società, giusta le clausole del contratto, 90 milioni.

Se il municipio avesse saputo organizzare un'azienda sulle stesse basi che la Compagnia, avrebbe potuto, mantenendo il prezzo di L. 0.20 per m. c., ricavare un utile annuo di circa 40 milioni, dedotti i pesi inerenti al riscatto.

Invece la città di Parigi ha istituito un'azienda municipale congegnata in guisa che per aumento di mercedi, riduzione di orari, promozioni accordate sistematicamente a tutto il personale senza riguardo al maggiore o minor merito individuale, ha già una maggiore spesa annua di 4 a 5 milioni...

§ 14.

Una produzione copiosa, intensa, economica è il primo postulato per l'accrescimento della ricchezza nazionale, per il benessere delle masse, tanto più in rapporto all'ingentissimo aumento della popolazione che contraddistingue l'età moderna e in massimo grado l'Italia. I due fenomeni con vicendevoli azioni e rea-

zioni si svolgono, anzi si devono svolgere, in modo parallelo.

E maggiore, migliore produzione è pure il postulato preliminare per l'aumento delle mercedi, la riduzione delle ore di lavoro, per raggiungere uno stato di cose che adduca gradatamente le masse a maggior elevazione morale, « a più bello e riposato vivere di cittadini ».

Mentre nella produzione della ricchezza nazionale all'elemento « uomo » (intelligenza, disciplina, vigore fisico) si accompagna potentissima l'influenza degli elementi naturali (suolo, ecc.) e dei fattori tecnici (invenzioni, scoperte), gli elementi storici etici politici di cui s' intesse la compagine sociale, vanno man mano spiegando nella *distribuzione* della ricchezza una azione temperatrice e determinatrice vie più sensibile. Di ciò tutti debbono compiacersi perchè corrisponde a più cosciente ed intelligente intervento dell'uomo nei suoi propri destini.

E questo affermano implicitamente le stesse dottrine socialiste, le quali in ciò, ed in ciò solo, hanno parte di verità e di giustizia, postochè la loro teorica sul processo primo e fondamentale — la produzione — è invece grossolano errore che ne disconosce ugualmente e la realtà e le leggi.

Nel campo della produzione già è stata documentata ampiamente la inferiorità normale delle aziende industriali dei municipi. Esaminiamole ora succintamente in relazione ai problemi della circolazione e della distribuzione, cioè nei *riguardi del commercio e del sistema tributario, nonchè nei rapporti coll'elemento operaio.*

La vendita, ovverosia il commercio, è il termine correlativo di ogni processo produttivo, ne è, ben più, il regolatore.

Vendere implica non solo conoscenza del mercato, abilità di adattarsi, bene spesso prevenendoli, ai bisogni, ai mutamenti, ai capricci del consumo, ma benanco determinazione del prezzo più idoneo, poichè il prezzo è coefficiente essenzialissimo della misura del consumo.

La determinazione del prezzo è cosa così complessa e delicata che non vi ha forse persona in grado di stabilirlo con piena cognizione e saggezza, quindi è che solo l'insieme delle forze economiche nel campo della libera concorrenza riesce normalmente a stabilire un livello dei prezzi in rispondenza a tutti gli elementi attuali e prossimi del problema. Quindi è ancora che precisamente nella determinazione dei prezzi si rileva un altro lato debole ed il punto forse più delicato delle imprese industriali municipali.

Infatti, se i beni o servizi vengono apprestati dall'ente pubblico al disotto del costo e quindi con un aggravio del bilancio pubblico, ciò si risolve in un vantaggio procurato ad un ordine di consumatori a danno ed a spese dei contribuenti, non consumatori o consumatori in una misura minore. Se invece i beni e i servizi vengono dati a prezzo superiore al costo, l'eccedenza del prezzo sul costo (compreso in questo il profitto normale) si traduce in una imposta o tassa sul consumo, — imposta o tassa che non viene stabilita con criteri diretti, preordinati, in armonia al sistema tributario generale, ma bensì in modo empirico, a seconda delle contingenze dei singoli consumatori.

Tralasciamo di rilevare poi come l'accertamento del costo sia in realtà cosa assai più ardua di quanto non apparisca ai profani.

La legge italiana ha posto per caposaldo in modo forse fin troppo assoluto, avuto riguardo agli scopi

superiori di ordine sociale cui taluni servizi pubblici possono giustamente essere rivolti, che le contabilità delle aziende municipali debbano comprendere ogni elemento del costo, ed ha voluto evitare così che in qualsiasi evento i clienti delle aziende stesse possano avvantaggiarsi a detrimento del bilancio generale del Comune.

Il regolamento 10 marzo 1904 per l'esecuzione della legge 29 marzo 1903, contiene in proposito, segnatamente agli articoli 49 e 63, disposizioni diligenti e rigorose. Ma, è lecito chiedere, chi potrà prevedere qual somma debba essere stanziata per ammortamento o riserva, a fronteggiare adeguatamente la eventualità, sempre presente, che un'invenzione renda subitamente antiquato ed arretrato un impianto industriale ed obblighi a surrogarlo *ex novo*, o quanto meno a trasformarlo radicalmente?

Una data misura di rischio è inerente ad ogni industria *per la natura stessa di questa*, nè può essere eliminata anche dalla più sottile previdenza.

*Naturam expellas furca tamen usque recurret.*

Il quesito si impone se tale rischio sia meglio affrontato dai privati coi propri capitali o dagli enti pubblici rifacendosi sui contribuenti, sotto pena di sopportare diversamente un costo di produzione maggiore di quello ottenibile coll'applicazione degli ultimi progressi tecnici.

In simili casi un imprenditore restìo vede anzitutto diminuire o cessare il proprio profitto ed è più o meno presto condotto alla rovina. Un impianto municipale, tanto più se investito di monopolio, potrà invece continuare a sussistere ed accusare benanco ne' suoi conti degli utili, ma in realtà il pubblico dei consumatori sopporterà un gravame corrispondente a tutta l'eco-

nomia che si potrebbe conseguire con un impianto perfezionato e che non si consegue invece coll'impianto vecchio.

E, quel che è peggio, questo gravame sarà in «pura perdita», non gioverà all'ente pubblico, costituirà semplicemente una sottrazione reale, per quanto non apparente, all'incremento della ricchezza nazionale ed al fondo dei consumi.

Che se, invece, alla produzione dei beni od alla prestazione dei servizi da parte del municipio si voglia accompagnare la esazione di una tassa, chiaro è che per ciò non è punto indispensabile la municipalizzazione, e che lo stesso intento si potrebbe conseguire semplicemente con sagge norme e clausole, affidando l'azienda alla più economica ed efficace industria privata. In questo secondo caso la percezione della tassa si può effettuare con un preciso e preordinato aumento sul prezzo di vendita, come ad esempio accade ora fra noi per la tassa governativa e il dazio comunale sul gas e sulla luce elettrica.

Importante è il rilevare — cosa questa spesso inosservata — che quando un Comune si astenga dall'applicare una propria tassa, ma si accontenti di porre a carico dell'impresa concessionaria, sotto forma di corrispettivo fisso o di larga partecipazione agli utili, oneri rilevanti, questi in realtà si traducono in una tassa *larvata*, ma non perciò meno effettiva, a carico dei consumatori. Chiaro è infatti — o almeno dovrebbe esserlo — che l'impresa concessionaria dovrà elevare i suoi prezzi in misura corrispondente agli oneri che le vengono imposti dall'ente pubblico concedente, almeno di tanto quanto questi oneri eccedono ed intaccano la misura dell'utile normale e corrente.

E così pure, quando il municipio stabilisca alla concessione un termine troppo breve, o condizioni di riscatto troppo gravose, l'impresa dovrà normalmente calcolare e compensare tale alea e tale onere con un adeguato aumento dei prezzi. Questo aumento si risolve allora praticamente o in una tassa attuale sopportata dai consumatori, oppure in un vantaggio che i consumatori attuali preparano a proprie spese per i consumatori o i contribuenti futuri. Questo secondo caso si verificherà quando l'ente pubblico venisse dopo un tempo relativamente breve in possesso dell'impianto, o gratuitamente, oppure dando un corrispettivo sensibilmente inferiore al costo, ciò che gli permetterebbe sia di proseguire più tardi l'azienda in base a prezzi ridotti inferiori al livello normale, sia di ricavare profitti più che normali.

Una durata troppo breve della concessione, o condizioni di riscatto non sufficientemente eque per l'impresa hanno infine anche l'inconveniente grave di impedire al concessionario l'applicazione di innovazioni e migliorie, le quali sono generalmente costose e richiedono un congruo tempo per compensare la spesa.

Di più, un tale stato di cose offre ai municipi od al corpo elettorale grande allettamento di tentare indebite estorsioni a carico delle imprese concessionarie, come può spingere queste a tentativi di corruzione. Di ciò fa ampia testimonianza la storia delle città nord-americane.

La « logica delle cose », e cioè le necessità inerenti ai fenomeni economici, si sovrappongono tosto o tardi imperiose ad ogni conato degli uomini che le disconosca o contraddica.

Una linea di condotta spogliatrice, non equa o saggia da parte degli enti pubblici potrà arrecare dapprima un vantaggio apparente, ma si ritorcerà a lungo andare, inevitabilmente, in danno della collettività.

A torto od a ragione, la casa de Rothschild Frères si risentì della politica di Silvio Spaventa, che condusse al riscatto della rete ferroviaria dell'Alta Italia ed alla convenzione di Basilea. Chi può valutare il danno che dalla successiva freddezza ed astensione della potentissima banca francese ebbe l'Italia, ad esempio in relazione al prestito emesso dal Maghani per l'artificiosa soppressione del corso forzoso ed alle difficoltà finanziarie ed economiche attraversate dal nostro paese nel decennio 1889-99 ?

Gli eccessi derivati da concessioni di servizi pubblici fatte senza lungiveggente saggezza ad imprese private (ad es., in Inghilterra, le concessioni per l'acqua ed il gas si fecero dapprima normalmente *a perpetuità*), furono forse la spinta più valida alle municipalizzazioni. I fautori di queste dovrebbero ricavare da ciò grande insegnamento di moderazione ed equanimità nei rapporti coll'iniziativa privata, che è pur sempre il *primum mobile* della prosperità nazionale.

## § 15.

I dati riferiti da Lord Avebury e da tutti gli osservatori sereni e competenti hanno assodato che gli operai addetti ad aziende municipalizzate sogliono essere per misura delle mercedi, per durata ed intensità del lavoro, in condizioni notevolmente migliori che non la massa dei lavoratori di pari grado impiegati nelle industrie private.

Ciò equivale a creare una classe di operai i cui privilegi sono pagati dal pubblico ossia dalla generalità dei contribuenti. Risultato questo che dovrebbe essere, a rigor di logica e di giustizia, tanto più fieramente avversato da coloro che, come i socialisti fra noi, sostengono essere il sistema tributario vigente progressivo a rovescio, in danno delle classi più umili.

Non occorre intrattenerci più diffusamente sui pericoli che un simile stato di cose racchiude per la sincerità delle elezioni, per la purezza ed indipendenza delle lotte amministrative. Nella stessa Inghilterra, dove la tempra dei caratteri è tanto più salda che da noi, i fatti hanno già dimostrato come la esistenza di un largo contingente di elettori, stipendiati e salariati dal municipio, conduca per una china irresistibile questi elettori a favorire i candidati in cui si ripromettono capi più indulgenti e larghi, e più ancora muova i partiti e gli uomini meno scrupolosi a largheggiare in promesse delle quali saranno i contribuenti a pagare le spese.

La semplice possibilità di arti illecite e scorrette nelle lotte civili è già di per sè un male, in quanto allontana dalle candidature e dalla vita pubblica i caratteri più indipendenti, le intelligenze più elevate, che per la coscienza del proprio valore o per fierezza morale rifuggono da patteggiamenti men degni.

Più è progredita la educazione civile e politica di un paese e più facilmente può accadere che i partiti quasi vi si pareggino. In simili casi la falange dei dipendenti del municipio, resa compatta dalla comunanza degli interessi e delle aspirazioni, può far pendere la bilancia a favore di uno dei partiti e dettare così le condizioni della vittoria.

È proprio della natura umana che qualsivoglia ordine di persone e di funzionari si consideri sempre retribuito in misura inferiore ai propri meriti od ai postulati della giustizia comparativa. Il fatto ci mostra che i capi di tutte le associazioni di classe sono generalmente i più accesi propugnatori delle rivendicazioni collettive. Questi per l'appunto saranno nelle lotte elettorali gli interpreti ed i plenipotenziari dei propri colleghi e seguaci. Si avrà così il risultato, il quale suona offesa al buon senso come alla coscienza morale, di vedere i subordinati dettar legge ai propri capi, a quei capi, cioè, cui sono commessi i maggiori interessi della intera cittadinanza.

Un argomento accolto spesso con indulgenza anche da uomini temperati si è che la maggior larghezza dei municipi a favore dei propri salariati costituisca « *un buon esempio* » e debba quindi essere approvata ed incoraggiata anche se le finanze comunali ed i contribuenti ne possano risentire aggravio.

È fuor di dubbio che lo Stato e gli enti pubblici devono con sollecitudine intelligente ed amorevole dar opera alla soluzione dei problemi di ogni ordine sorti per le nuove condizioni del lavoro nella società contemporanea.

Ma l'argomento sovra riportato non regge alla critica e non vale a controbilanciare i danni multiformi della creazione di una classe di operai privilegiati.

Invero, il « buon esempio » in tanto avrebbe valore in quanto si potesse ammettere che la classe degli imprenditori ne ricevesse stimolo od ammaestramento. Ma gli imprenditori devono essere, e non possono non essere, guidati dal criterio del tornaconto economico. Se il largheggiare nelle mercedi fosse sotto il punto di vista economico provvedimento utile, gli imprendi-

tori vi si appiglierebbero senza necessità alcuna dell'esempio degli enti pubblici. Il fatto invece insegna che l'imprenditore intelligente ha interesse a rimunerare più largamente il lavoro migliore per intensità, accuratezza ed ordine. Quindi la condotta dei municipi, che consista nell'accordare trattamento più largo senza collegarlo a controprestazione equivalente da parte della maestranza, non ha nè può avere alcuna efficacia sulla classe industriale; esercita bensì soltanto un'azione deprimente sulla classe operaia, in quanto contribuisce ad oscurare la verità suprema, fondamentale ed ineluttabile, che unicamente da una maggiore e migliore produzione può derivare più larga retribuzione per tutti i partecipi del processo produttivo.

§ 16.

Gli impianti diretti assunti per *referendum* dopo la legge 1903 furono 18, giusta l'*Annuario delle città d'Italia* per il 1906.

Sintomatico è che tutti i *referendum* hanno dato una fortissima prevalenza di voti favorevoli sui voti contrari; mentre due soli *referendum*, quello di Prato per l'assunzione diretta delle costruzioni di case popolari, e quello di Thiene per il riscatto e l'esercizio diretto dell'impianto elettrico, furono contrari alla municipalizzazione.

Queste cifre modeste non valgono però a dissipare i timori di quanti non sono ciechi ai pericoli delle municipalizzazioni industriali. Non è a negare che queste hanno per sè il favore delle masse. Di tale favore, che non discrimina fra servizio e servizio, molteplici sono i fattori: uno sta nella stessa legge, la quale all'articolo

primo ha accomunato servizi profondamente disparati per la natura, lo scopo, le intrinseche esigenze loro.

Si aggiungono la scarsa conoscenza sperimentale che il pubblico in generale (e ne fa fede l'Inghilterra) può avere delle esigenze tecnico-economiche di una grande azienda industriale, gli inconvenienti e i danni derivati da concessioni fatte all'industria privata senza le opportune cautele e senza giusti compensi; i guadagni lauti o benanco eccessivi conseguiti da alcune Società e che abbagliano il pubblico ignaro od immemore delle difficoltà superate nei primi periodi da molte aziende, come della sorte poco prospera o benanco disastrosa toccata a buon numero di altre; la gravezza della pressione fiscale sui contribuenti e sui consumatori, la quale procaccia tanto più facile ascolto a schemi che pretendono sollevare e gli uni e gli altri ad un tempo.

Molti poi fra i più temibili danni di estese municipalizzazioni industriali (Cfr. §§ 4-8) non si manifestano che in progresso di tempo, mentre bene spesso all'assunzione diretta dei servizi si sarà proceduto là dove più stridenti saranno state le insufficienze, gli errori, gli eccessi dell'industria privata. L'amor proprio municipale, l'esempio di alcuni grandi centri che grazie a circostanze particolarmente favorevoli di ambiente e di momento hanno attuato e proseguito municipalizzazioni vantaggiose; la presenza temporanea a capo dei Comuni di uomini singolarmente intraprendenti, energici e capaci: persino il contegno della stampa assai più propenso a divulgare e magnificare le risultanze di iniziative e servizi municipali, che non i meriti di imprenditori intenti in primo luogo al proprio tornaconto; l'incompetenza tecnica ed economica che contraddistingue di solito in grado segna-

lato i capi dei partiti estremi, che sono i più accesi patrocinatori degli esercizi pubblici diretti, ecco ancora altre cause minori, ma nullameno reali ed efficienti, che concorrono a spingere i Comuni sulla china pericolosa delle municipalizzazioni industriali.

L'on. P. Bertolini, nell'imminenza della discussione alla Camera (1), saggiamente ammoniva:

« Spesso si dimenticano le condizioni che hanno reso possibile il successo di molte delle municipalizzazioni compiute. Chi di queste fu uno dei più brillanti ed efficaci precursori, Chamberlain, scrisse per l'appunto: « Il pericolo sta in quanto ammirando i risultati ottenuti non si abbia coscienza delle cause del successo e della loro necessaria limitazione. Infatti quei risultati dipendono meno dal principio che dal metodo e dallo spirito della sua applicazione... Il Governo locale non è una macchina automatica che, una volta messa in moto, dia sicurezza che avanzerà perpetuamente con successo ».

« Ed un illustre scrittore americano, il Maltbie, dopo aver dimostrato e dopo essersi compiaciuto di constatare il successo della municipalizzazione in Inghilterra, si chiese se esso possa considerarsi permanente, ed alla domanda rispose che nella municipalizzazione non vi è alcuna segreta virtù, alcuna automatica efficienza, chè il suo successo dipende dalla cooperazione integra, attiva, efficiente degli amministratori comunali, dalla capacità ed imparzialità politica dei funzionari, dalla vigilanza di una sana opinione pubblica ».

Il senatore Colombo, che solo il penultimo dì apportò nella poderosa discussione della Camera Alta il con-

(1) *Nuova Antologia*, 16 novembre 1902.

tributo della sua parola e di una illuminata esperienza, così si esprimeva (Tornata 23 marzo 1903):

«Il disegno di legge in alcuni articoli, mette dei freni alla smania di municipalizzare, ma nasconde anche gravi pericoli. Innanzi tutto c'è l'articolo 1, il quale eccita i Comuni, li suggestiona in certa guisa non solo a municipalizzare i servizi ritenuti generalmente pubblici, ma anche a municipalizzare certe industrie delle quali siamo in dubbio se si possono veramente chiamare servizi pubblici; d'altra parte abbiamo gli articoli 28 e 29 che tolgono i freni che le leggi vigenti impongono ai Comuni per quanto riguarda la facoltà di far debiti e l'aumento della sovrimposta.

«Nondimeno, malgrado l'articolo 1, sarei disposto ad accettare la legge, per questa ragione: certe tendenze quando si manifestano così generalmente e con tanta intensità, come la tendenza alla municipalizzazione, non si possono combattere; il meglio che si possa fare è di tentarne l'esperimento, cercando di limitarlo entro ragionevoli confini. Ne potranno nascere delle disillusioni e dei disastri; ma queste disillusioni e questi disastri faranno rinsavire gli illusi e li faranno tornare indietro. Se invece i tentativi riusciranno, tanto meglio, vuol dire che avremo avuto torto noi e avranno avuto ragione gli altri. Io quindi non mi opporrei al tentativo, allo esperimento della municipalizzazione. Sono convinto, e cercherò di mostrarlo, che sarà disastroso per parecchi Comuni; ma, ripeto, se disastri avverranno, si ritornerà sulla retta via ».

Il libro di Lord Avebury ci ha denudato la realtà delle municipalizzazioni inglesi.

La sommaria esposizione degli ordinamenti amministrativi germanici ha posto in luce come le industrie municipali si svolgano colà con risultati econo-

mici non immuni da critica, ma comunque con presidî e in un ambiente profondamente diversi da quelli che si riscontrano attualmente in Italia, e più ancora dalle aspirazioni e dai programmi di coloro che nel paese nostro sono i più accesi e facondi patrocinatori delle municipalizzazioni.

La critica della legge 1903 circa i servizi pubblici di natura industriale ci ha dimostrato e le lacune della elaborazione sua e le sue intrinseche debolezze in rapporto al criterio del minimo mezzo e del massimo effetto utile, che pur dovrebbe imperare sovrano in ogni economia produttiva saggiamente organizzata.

L'opera del volgarizzatore dell'esperienza altrui, come dell'esperienza propria, non sarà infruttuosa se in amministratori e cittadini avrà valso a risvegliare ed acuire quel dubbio e quell'esame in cui sosta, prima di avventurarsi all'azione, l'uomo saggio e forte, consapevole della propria responsabilità.

Importa assai alla patria nostra che l'azione dei poteri pubblici si svolga ordinata, feconda, efficace, senza quelle offese al prestigio morale che degli errori economici e finanziari sono pure una conseguenza certa e grave. Ma ciò non accadrà senza una opinione pubblica illuminata e sicura.

Accanto agli altri paesi civili, l'Italia appare come una famiglia di fulgido passato, oggi numerosa e povera, ma avviata col lavoro e col risparmio a nuovi e più lieti destini.

Chi volga la mente e l'affetto ai nostri emigranti, alle nostre popolazioni rurali, chi conosca e senta la grandezza morale di tanti oscuri, tenaci, eroici sforzi e sacrifizi, non può non esser compreso dell'altezza dei doveri che incombono a chi maneggia, guida, dirige

la fortuna pubblica, dispone dei capitali che un duro sistema fiscale preleva da sì sudati risparmi.

Gli aridi problemi dell'economia e della finanza assumono quasi fascino di poesia, dignità di alta missione umana e sociale quando si riconnettano, come la verità vuole, coi destini di tanta parte della gente nostra.

E per un altro aspetto ancora si afforza questo pensiero.

Le classi medie ed alte in Italia non sono ancora bastevolmente comprese della dignità del lavoro, della verità che lavoro, risparmio, ricchezza nazionale, sono oggi più che mai, il presupposto necessario alla pace e prosperità interna, alla dignità e grandezza d'Italia nel mondo.

Discorrendo della febbrile attività degli Americani del Nord, un sottile osservatore francese (1) scriveva testè:

« Questo lavoro che il costume ha nobilitato, non dà soltanto pane agli Americani; esso dà loro un'anima. Il precetto divino non vuol essere inteso in senso troppo angusto. Il «pane» che l'uomo deve guadagnarsi col sudor della fronte, è la grande scienza della vita, la scienza della volontà e del bastare a noi stessi. Col « pane » ch'esso ha guadagnato, il lavoratore, per quanto umile sia l'opera sua e ristretto il suo orizzonte mentale, diventa « uomo »; l'ozioso, di qualunque età, rimane « fanciullo ».

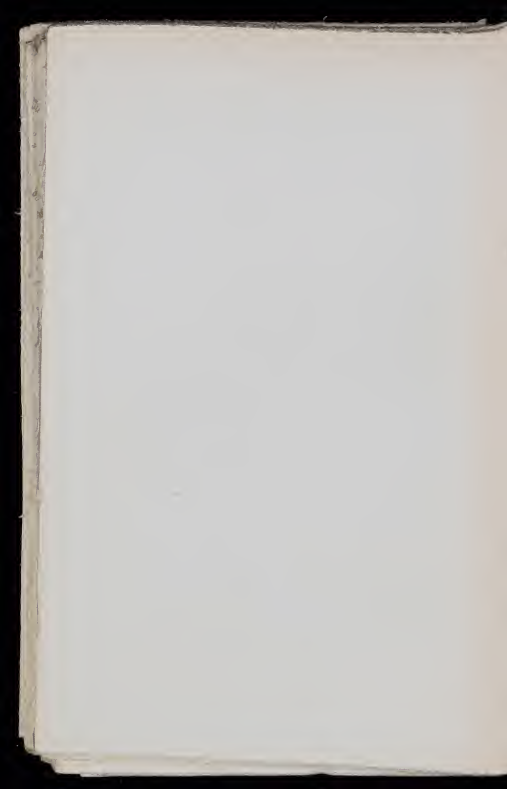
« Sottoponendosi alla legge del lavoro, gli Americani vogliono ricavarne denari, credono non cavarne che danari, ma da ciò essi traggono la propria grandezza. Essi si sottraggono così al torpore ed all'abbiezione in cui languono quanti credono poter sfuggire

(1) G. d'Avenel, *Revue des Deux Mondes*, 1° gennaio 1908.

al lavoro, perchè a questo nulla hanno da chiedere. Così le facoltà degli Americani si agguerriscono e si eleva il loro livello morale; ben più, quest'ardore di lotta diventa come l'orgoglio ed il cemento morale della nazione ».

Gli Italiani di ogni classe non ubbidiranno mai alla frenesia di lavoro e di guadagno degli Americani del Nord. Il « latin sangue gentile » avrà sempre aperti i sensi e le vie dell'animo agli incanti del creato, alle bellezze dell'arte, alle dolcezze del consorzio civile e famigliare.

Ma questa avventurata tempra nostra, che la minor potenza compensa con più larga felicità di vita, ci ammonisca al miglior impiego della pubblica e privata ricchezza, e, sopratutto, a non insidiare le energie della iniziativa e della responsabilità individuale, scaturigini inesauribilmente feconde che, come fecero fiorire l'Italia dei liberi Comuni e del Rinascimento, potranno rinverdire l'annoso tronco della patria nostra, questa

*Saturnia tellus*
*Magna virum, antiquae laudis et artis.*

# BIBLIOGRAFIA [1]

L'indice qui appresso non ha pretesa di esser completo, mira soltanto a segnalare le opere, italiane e straniere, di maggior rilievo per il tema delle municipalizzazioni, o meritevoli di esame da chi si proponga di studiare l'argomento.

## OPERE ITALIANE.

*Annuario statistico delle città italiane*, anno I, 1906. — Firenze, Alfani e Venturi, 1906.

Lodevolissima pubblicazione edita dal professore U. Giusti, capo del servizio statistico del Comune di Firenze, per incarico d'un Comitato cui partecipano i maggiori municipi italiani.

Contiene molti dati istruttivi e diventerà sussidio indispensabile ad ogni amministratore o studioso delle cose pubbliche.

Le indicazioni sulle aziende municipalizzate vi sono ancora solo frammentarie ed incomplete.

Alcune città (Torino, Firenze) pubblicano propri annuari assai pregevoli.

(1) Un copioso indice bibliografico è in calce al volume del Boverat.

Bachi Riccardo. Nella Rivista *La Riforma Sociale* (Roux e Viarengo, Torino):

*Le nuove forme della funzione municipale in Inghilterra*, 1897, vol. VII, pag. 482.

*La revisione dei conti delle Amministrazioni locali in Inghilterra ed in Italia*, 1899, vol. IX, pag. 779.

*L'esecuzione ad economia dei lavori municipali*, 1900, vol. X, pag. 254.

*L'associazione dei Municipi inglesi*, 1900, vol. X, pag. 600.

*Le funzioni municipali negli Stati Uniti d'America*, 1900, vol. X, pag. 1123.

*La vita municipale nell' Australia*, 1900, vol. X, pag. 1222.

*Il monopolio privato nei pubblici servizi*, 1901, vol. XI, pag. 191.

*I treni e le tranvie per gli operai*, 1901, vol. XI, pag. 921.

*Un'inchiesta sulla municipalizzazione dei servizi pubblici in Italia*, 1903, vol. XIII, pag. 5.

*Rassegna municipale: Un congresso municipale sulla municipalizzazione dei servizi pubblici*, 1903, vol. XIII, pag. 958.

Bertolini Pietro. *Il Governo locale inglese e le sue relazioni con la vita nazionale.* — 2 vol. Bocca, 1899.

*Fasi moderne del Governo locale.* Scetticismo di

riforme radicali. (*Nuova Antologia*, 1° gennaio 1902).

— *La municipalizzazione dei pubblici servizi.* Appunti sul disegno di legge. (*Nuova Antologia*, 16 novembre 1902).

BONOMI I. *La finanza locale ed i suoi problemi.* — Palermo, Sandron, 1903.

CAMMEO Prof. FEDERICO (1). *I monopolii comunali* (nell'*Archivio Giuridico* del prof. SERAFINI, vol. 54-56, 1903).

CESARINI CARLO (1) (già Presidente della Corte di Cassazione di Firenze). *L'illuminazione pubblica e privata.* — Firenze, Lumachi, 1903.

DUCA DI GUALTIERI. *Sulla municipalizzazione.* Studio economico sociale. — Napoli, Detken, 1904.

LUCHINI EDOARDO (1). *Questioni di diritto.* — Firenze, 1898.

MONTEMARTINI prof. GIOVANNI (ora direttore dell'Ufficio Governativo del Lavoro). *Municipalizzazione dei pubblici servigi.* — Milano, Società Edit. Libraria, 1902, pag. 455.

Tentativo d'una costruzione dottrinale intesa a « tracciare le leggi dello sviluppo del fenomeno delle municipalizzazioni ed a stabilire le condizioni in cui questo si manifesta ».

(1) Pregevolissimi studi sulla natura giuridica del contratto di concessione di pubblici servizi.

L'opera, che è costata certo gran fatica all'autore, non riesce meno ardua al lettore, il quale vi ritrova squarci di « dottrina pura » d'una perfetta sterilità ed una congerie di fatti desunti con diligenza dai libri e riflettenti i più disparati *climi* morali e sociali.

Ottimo lavoro per gli accademici, dà un'impressione grandiosa di sbalordimento ai modesti pratici, per l'eccelsa amplitudine delle sue generalizzazioni lussureggianti nel vuoto teorico.

PIERANTONI avv. GINO. *Aziende municipalizzate. Comuni e diritti dei terzi.* — Roma, Casa editrice Italiana, 1906.

Esamina brevemente la natura giuridica delle aziende municipalizzate ed i loro rapporti di diritto privato coi terzi.

VACCHELLI L. G. *La municipalizzazione dei pubblici servizi in Inghilterra.* (*Nuova Antologia*, 16 ottobre 1902).

Acute ed assennatissime osservazioni critiche sulle statistiche inglesi.

## OPERE INGLESI E NORD-AMERICANE.

DARWIN LEONARD. *Municipal trade.* — John Murray, 1903.

Quest'opera, del figlio del celebre naturalista, è eccellente per accuratezza di analisi, obbiettività e ponderatezza di giudizi e proposte.

DAVIES D. H. *The cost of Municipal Trading.* (A paper read before the Society of Arts). — London, 1899.

— *On certain unconstitutional tendencies of the local government.* — Manchester, 1906.

FOWLER Sir H. H. (Presidente della R. Società di Statistica). *Municipal finance and municipal enterprise* address delivered before the Royal Statistical Society, on May 15th, 1900. (Nel *Bollettino* della stessa Società, annata 1900).

*Industrial Freedom League.* — Reports of the proceedings at the annual meetings 1905, 1906, 1907 (Londra alla sede della Lega, 124. Palace Chambers, Westminster).

MALTBIE M. R. *Municipal Functions;* a study of the development, scope and tendency if municipal socialism. — New York, 1898.

— *English local government of to-day.*

MEYER H. R. *Municipal Ownership in Great Britain.* — New York and Londra, Macmillan, 1906.

— *Government regulation of railway rates.* — New York e Londra, Macmillan, 1906.

*Municipal Year Book.*

Annuario dei municipi inglesi, edito dal *Municipal Journal,* organo dei fautori delle municipalizzazioni.

PORTER R. P. (Direttore dell'11º Censimento Nord-Americano). *Municipal Trading in England*

*and the United-States;* an address delivered on the 31st Oct. 1901. — London, 1901.

— *Municipal Trading;* an address delivered before the British Association. — Belfast, Sept. 12th, 1902. London, 1902.

— *The conflict over Municipal Trading.* Lecture delivered before the London School of Economics and Political Science, University of London, on Friday March 13th, 1903. — London, 1903.

— *The dangers of Municipal Trading.* — Londra, Routledge e Sons, 1907.

Opera popolare e di propaganda, non sempre obbiettiva e destinata al pubblico nord-americano.

L'A. diresse l'11º censimento degli S. U. N. A.

Pratt E. A. *State railways;*object lessons from other lands. — Londra, King e Son, 1907.

Operetta popolare.

Schooling J. H. *Local Rates and Taxes.* — Londra, Ward Lock e C., 1905.

— *Local Finance,* in *Fortnightly Review,* agosto 1906.

— *London County Council finance.* — Londra, Murray, 1907.

Questa requisitoria implacabile, a base di cifre, contribuì largamente a rovesciare il partito progressista nelle elezioni del 1907.

Shaw Albert. *Municipal Government in Great-Britain.*

SHAW BERNARD. *Fabianism and the Empire.*
— *The Common Sense of Municipal Trading* — London, 1904.

THE TIMES. *Municipal Socialism*· A series of articles reprinted from the *Times*. — London, 1902

WEBB SYDNEY. — *Socialism in England*, 3.d edition. — London, 1901.
— *Some facts and Considerations about Municipal Socialism.* (The cooperative wholesale Societies annual for 1896, pag. 286).

Sull'attuale *momento politico* in relazione alle municipalizzazioni possono consultarsi con profitto:

SAMUEL H. *Liberalism, an attempt to state the principles and proposals of contemporary liberalism in England.* — Londra, Grant Richards, 1902.
*The Heart of the Empire.* Discussions of problems of modern city life in England, With an essay on imperialism. — Londra, T. Fischer Unwin. 1907.

Raccolta di scritti di autori di parte liberale su alcuni dei maggiori problemi della vita contemporanea della metropoli e della nazione.

## OPERE FRANCESI.

BARDOUX JACQUES. *Essai d'une psychologie de l'Angleterre contemporaine — protectionnisme et radicalisme.* — Parigi, Alcan, 1907.

Breeds E. *Les concessions et les régies communales en Belgique* (pubblicazione dell' Istituto Solway, Bruxelles, 1906).

Bourdeau J. *Le socialisme municipal.* (*Revue des Deux Mondes*, 1er juillet 1900).

Boverat R. (Dottore in legge). *Le socialisme municipal en Angleterre et ses résultats financiers.* — Paris, A. Rousseau, 1907, pag. 685.

Opera pregevole, chiara e diligentissima cui è aggiunto un copioso indice bibliografico.

Colson C. (Ingegnere capo del servizio dei ponti e strade e Consigliere di Stato). *Traité d'économie politique*, 6 vol. — Parigi.

Opera molto pregevole per il largo e sano svolgimento che vi hanno la politica e le istituzioni economiche.

## OPERE TEDESCHE.

*Statistisches Jahrbuch Deutscher Städte:* 14 annate a tutto il 1907.

Eccellente compilazione diretta dal dott. Neefe, capo dell'ufficio statistico di Breslavia. (Breslavia, W. G. Korn).

Hilse Dr. K. (già sindaco delle Società tranviarie di Berlino). — *Verstadtlichung der Strassenbahnen.* — Wiesbaden, Bergmann, 1889.

VEREIN FUR SOZIAL POLITIK:

Vol. 117-120. - *Verfassung und Verwaltungsorganisation der Deutschen Städte.*

Vol. 121 - idem per la *Svizzera.*

Vol. 122 - idem per l'*Austria.*

Vol. 123 (in preparazione) - idem per l'*Inghilterra*, la *Francia*, il *Nord-America* (editore Duncker e Humblot, Lipsia, 1906).

LINDEMANN H. (Noto prima collo pseudonimo C. Hugo). *Arbeiterpolitik und Wirthschaftspflege in der Deutschen Staedteverwaltung.* 2 vol., 2ª edizione. — Stuttgart, Dietz, 1904.

— *Die Deutsche Staedteverwaltung.* 1 grosso volume, 2ª edizione. — Ibidem, 1906.

— *Staedteverwaltung und Munizipal-Sozialismus in England*, 2ª ed. — Ibidem, 1906.

Opere notevoli per dottrina e diligenza, ispirate però a concetti unilateralmente socialistici e scarse di senso critico.